Ausgabe A.

# Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 58 — Ausgegeben Danzig, den 26. Juli — 1934



179

## Verordnung

### zum Abkommen über die Beförderung von Gefangenen im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

### Vom 7. Juli 1934.

Auf Grund der Verordnung betreffend Ermächtigung des Senats zur Verkündung internationaler Verträge und Abkommen vom 18. Dezember 1933 (G. Bl. S. 631) wird dem Abkommen über die Beförderung von Gefangenen im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig zugestimmt.

Der Wortlaut wird nachstehend veröffentlicht.

Die Ratifikationsurkunden sind am 27. Juni 1934 ausgetauscht worden. Das Abkommen tritt daher nach Art. 18 Abs. 2 am 27. Juli 1934 in Kraft.

Danzig, den 7. Juli 1934.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

Dr. Rauschning Dr. Wiercinski-Keiser

## Umowa

### o przewozie więźniów między Prusami Wschodniemi i pozostałą częścią Niemiec przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska.

Polska i Wolne Miasto Gdańsk z jednej strony a Niemcy z drugiej strony postanowiły na zasadzie art. 89 i 98 Traktatu Wersalskiego z dnia 28 czerwca 1919 r. i w uzupełnieniu Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r. w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wshodniemi a pozostałą częścią Niemiec, uregulować umową sprawę przewozu więżniow pomiędzy Prusami Wschodniemi i pozostałą częścią Niemiec. W tym celu zamianowali swymi pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Pana Dyrektora Departamentu w Ministerstwie Komunikacji Franciszka Moskwę, który zgodnie z art. 104 ust. 6 Traktatu Wersalskiego działa także za Wolne Miasto Gdańsk, o ile ono wchodzi w rachubę jako umawiająca się Strona,

Prezydent Rzeszy Niemieckiej

Pana Posła Dra Paul Eckardt i
Pana Tajnego Radcę Rządu, Dyrektora Rzeszy Carl Scholz.

(Uebersetzung)

## Abkommen

### über die Beförderung von Gefangenen im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Deutschland einerseits und Polen und die Freie Stadt Danzig andererseits haben beschlossen, auf Grund der Artikel 89 und 98 des Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 und in Ergänzung des Pariser Abkommens über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 die Beförderung von Gefangenen im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vertraglich zu regeln. Zu diesem Zwecke haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Der Deutsche Reichspräsident

Herrn Gesandten Dr. Paul Eckardt und
Herrn Geheimen Regierungsrat, Reichsbahndirektor Carl Scholz,

der Präsident der Republik Polen

Herrn Departementsdirektor im Verkehrsministerium Franciszek Moskwa, der gemäß Artikel 104 Absatz 6 des Versailler Vertrages auch für die Freie Stadt Danzig, soweit sie als Vertragsteil in Frage kommt, handelt.

Pełnomocnicy, po okazaniu swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone we właściwej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1.

(1) Więźniowie będą przewożeni w ruchu tranzytowym pomiędzy Prusami Wschodniemi i resztą Niemiec przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska według postanowień niniejszej Umowy.

(2) Więźniami w rozumieniu niniejszej Umowy są osoby, które zarządzeniem władzy zostały pozbawione wolności.

(3) Polscy obywatele są z przewozu wyłączeni.

Artykuł 2.

(1) Przewóz odbywa się linjami kolejowemi, przechodzącemi przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska i zarządzanemi przez Polskę.

(2) Polska i Niemcy zastrzegają sobie prawo zawarcia drogą wymiany not porozumienia o korzystaniu z innych linji, przechodzących wyłącznie przez Polskę. W razie dojścia do skutku takiego porozumienia, będą miały odpowiednie zastosowanie postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 3.

(1) Przewóz odbywa się pociągami ruchu tranzytowego, mającemi konwój celny kraju tranzytowego. Odbywa się on jako transport zbiorowy lub jako transport pojedyńczy.

(2) Przewóz transportów zbiorowych odbywa się w dniach wyznaczonych i w wagonach specjalnie do tego urządzonych z korytarzem (wagon więźniarka). Rozkład jazdy transportów zbiorowych właściwa władza niemiecka poda zawczasu do wiadomości właściwym władzom polskim i gdańskim.

(3) Przewóz transportów pojedyńczych odbywa się w osobnych przedziałach.

Artykuł 4.

(1) Urzędnikom niemieckim albo innym osobom, przeznaczonym z urzędu ze strony niemieckiej do konwojowania transportów więźniów (urzędnicy straży niemieckiej) zezwala się na przekraczanie granicy w wykonywaniu służby i w celu jej wykonywania bez paszportu i wizy, na podstawie zaświadczenia sporzadzonego przez władzę przełożoną, według załączonego wzoru (załącznik 1). Urzędnicy straży niemieckiej nie podlegają formalnościom celnym kraju tranzytowego. Mogą oni być w uniformie albo nosić odznakę wskazującą na ich stanowiski służbowe.

(2) Broń palną wraz z amunicją do niej należącą powinni urzędnicy straży niemieckiej przy wjeździe do kraju tranzytowego złożyć na czas przejazdu w osobnem pomieszczeniu wagonu więźniarki, albo, gdy chodzi o transporty pojedyńcze, w brankardzie pociągu. Nie odnosi się to do krótkiej broni palnej i należącej do niej amunicji.

(3) Urzędnicy straży niemieckiej, jadący bez wieźniów powinni złożyć wszelką broń palną.

Artykuł 5.

(1) Właściwa władza niemiecka powinna sporządzać dokumenty przewozu więźniow. Dokumenty przewozu sporządzać należy według zała-

Die Bevollmächtigten haben nach Vorlegung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart:

Artikel 1

(1) Im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig werden Gefangene nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Abkommens befördert.

(2) Gefangene im Sinne dieses Abkommens sind Personen, denen durch Verfügung einer Behörde die Freiheit entzogen ist.

(3) Polnische Staatsangehörige sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Artikel 2

(1) Die Beförderung geschieht auf den durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig laufenden und von Polen verwalteten Eisenbahnlinien.

(2) Deutschland und Polen behalten sich vor, durch Notenwechsel die Benutzung weiterer, lediglich durch Polen laufender Eisenbahnlinien zu vereinbaren. Im Falle einer solchen Vereinbarung gelten sinngemäß die Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 3

(1) Die Beförderung findet in den von Zollorganen des Durchgangslandes begleiteten Zügen des Durchgangsverkehrs statt. Sie geschieht in Sammeltransporten oder in Einzeltransporten.

(2) Die Sammeltransporte erfolgen an bestimmten Tagen und in besonders dazu eingerichteten Eisenbahnwagen mit Durchgang (Gefangenenwagen). Der Fahrplan der Sammeltransporte wird von der zuständigen deutschen Behörde den zuständigen polnischen und danziger Behörden rechtzeitig mitgeteilt.

(3) Die Einzeltransporte erfolgen in abgesonderten Wagenabteilen.

Artikel 4

(1) Den deutschen Beamten oder anderen Personen, die deutscherseits amtlich beauftragt sind, Gefangenentransporte zu begleiten (deutsche Begleitbeamte), wird der Grenzübertritt in und zur Ausübung des Dienstes unter Befreiung vom Paß- und Sichtvermerkszwang auf Grund eines von der vorgesetzten Dienststelle nach beiliegendem Muster (Anlage 1) ausgestellten Ausweises gestattet. Die deutschen Begleitbeamten sind den Zollförmlichkeiten des Durchgangslandes nicht unterworfen. Sie dürfen Uniform oder ein ihre Dienststellung kennzeichnendes Abzeichen tragen.

(2) Feuerwaffen nebst der dazu gehörigen Munition haben die deutschen Begleitbeamten bei der Einfahrt in das Durchgangsland für die Dauer der Durchfahrt in einem besonderen Raume des Gefangenenwagens oder bei einem Einzeltransport im Gepäckwagen des Zuges abzulegen. Dies gilt nicht für kurze Handfeuerwaffen und die dazu gehörige Munition.

(3) Bei einer Fahrt ohne Gefangene haben die deutschen Begleitbeamten alle Feuerwaffen abzulegen.

Artikel 5

(1) Die zuständige deutsche Behörde hat für die Gefangenen Transportscheine auszustellen. Die Transportscheine müssen dem beiliegenden Muster

czonego wzoru (załącznik 2); muszą one zawierać miejsce i datę sporządzenia i być opatrzone podpisem sporządzjającego urzędnika i pieczecią urzędową.

(2) Urzędnicy straży niemieckiej oddają dokumenty przewozu przy wjeździe do kraju tranzytowego organom służby bezpieczeństwa tego kraju, które konwojują transport.

Artykuł 6.

Więźniowie, przewożeni zgodnie u Umową niniejszą, nie podlegają formalnościom paszportowym i celnym kraju tranzytowego.

Artykuł 7.

Od chwili wjazdu do kraju tranzytowego przejmują organa służby bezpieczeństwa tego kraju na czas trwania przejazdu nadzór nad więźniami i ich transportem. Utrzymywanie porządku i spokoju wśród więźniów pozostaje w czasie przejazdu zadaniem urzędników straży niemieckiej.

Artykuł 8.

(1) Gdyby przewóz uległ przerwie z powodu nieprzewidzianych okoliczności, wówczas władze kraju tranzytowego dałożą starań, aby dalszy przewóz transportu nastąpił możliwie szybko.

(2) Gdyby się wyjątkowo nie dało uskutecznić dalszego przewozu w ciągu dwudziestu czterech godzin, wówczas najbliższy sędzia śledczy lub najbliższy sąd grodzki kraju tranzytowego wyda, na wniosek prokuratora tego kraju, na podstawie dokumentu przewozu, postanowienie, mocą którego więźniowie mają być zatrzymani aż do opuszczenia przez nich kraju tranzytowego; postanowienie należy doręczyć więźniom.

Artykuł 9.

W kraju tranzytowym wysiadanie z wagonu jak również wydawanie z niego przedmiotów lub przyjmowanie ich do wagonu jest zabronione. Komunikowanie się ze światem zewnętrznym powinno się odbywać za pośrednictwem organów służby bezpieczeństwa kraju tranzytowego.

Artykuł 10.

(1) Urzędnicy straży niemieckiej i więźniowie podlegają prawom i przepisom kraju tranzytowego dotyczącym porządku i bezpieczeństwa publicznego jak również mającym charakter przepisów sanitarnych.

(2) Urzędnicy straży niemieckiej i więźniowie podlegają [w] kraju tranzytowym [jurysdykcji] i władzy policyjnej tego kraju.

(3) Pod względem jednak odpowiedzialności dyscyplinarnej z powodu uchybień służbowych podlegają urzędnicy straży niemieckiej wyłącznie swym przełożonym władzom niemieckim. Osądzenie z powodu popełnienia przez nich w wykonaniu służby przestępstw w kraju tranzytowym pozostawia się, jeżeli oni nie są obywatelami tego kraju, wyłącznie władzom niemieckim na żądanie tych władz. W razie wystąpienia z takiem żądaniem, należy osobę ściganą bezzwłocznie dostarczyć władzy niemieckiej w niem wskazanej. Z żądaniem przekazania osądzenia i dostarczenia osoby ściganej powinna wystąpić właściwa do ścigania karnego władza niemiecka do

(Anlage 2) entsprechen, Ort und Zeit ihrer Ausstellung ersehen lassen und die Namensunterschrift des ausstellenden Beamten sowie das Dienstsiegel tragen.

(2) Die deutschen Begleitbeamten übergeben die Transportscheine bei der Einfahrt in das Durchgangsland den Organen des Sicherheitsdienstes dieses Landes, die den Transport begleiten.

Artikel 6

Die Gefangenen, die nach diesem Abkommen befördert werden, sind den Paß- und Zollförmlichkeiten des Durchgangslandes nicht unterworfen.

Artikel 7

Von der Einfahrt in das Durchgangsland an übernehmen die Organe des Sicherheitsdienstes dieses Landes für die Dauer der Durchfahrt die Aufsicht über die Gefangenen und ihren Transport. Die Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung unter den Gefangenen bleibt während der Durchfahrt Aufgabe der deutschen Begleitbeamten.

Artikel 8

(1) Wird die Durchfahrt infolge unvorhergesehener Umstände unterbrochen, so werden die Behörden des Durchgangslandes dafür sorgen, daß der Transport möglichst schnell weitergeführt wird.

(2) Läßt sich ausnahmsweise die Weiterführung des Transportes nicht innerhalb von vierundzwanzig Stunden bewerkstelligen, so erläßt der örtlich nächste Untersuchungsrichter oder das örtlich nächste Amtsgericht des Durchgangslandes auf Antrag eines Staatsanwalts dieses Landes, auf Grund des Transportscheines, eine Verfügung, durch welche die Gefangenen bis zum Verlassen des Durchgangslandes in Verwahrung zu halten sind. Die Verfügung ist den Gefangenen zuzustellen.

Artikel 9

Im Durchgangsland ist es verboten, aus dem Wagen auszusteigen sowie Gegenstände hinauszugeben oder in den Wagen hereinzunehmen. Ein Verkehr mit der Außenwelt soll nur durch Vermittelung der Organe des Sicherheitsdienstes des Durchgangslandes stattfinden.

Artikel 10

(1) Die deutschen Begleitbeamten und die Gefangenen unterliegen den Gesetzen und Vorschriften des Durchgangslandes, soweit diese sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit beziehen oder gesundheitspolizeilicher Art sind.

(2) Die deutschen Begleitbeamten und die Gefangenen unterstehen im Gebiete des Durchgangslandes der Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt dieses Landes.

(3) Wegen der disziplinarischen Ahndung dienstlicher Verfehlungen unterstehen die deutschen Begleitbeamten lediglich ihren vorgesetzten deutschen Dienstbehörden. Wegen der in Ausübung ihres Dienstes auf dem Gebiete des Durchgangslandes begangenen strafbaren Handlungen wird die Aburteilung den deutschen Behörden auf ihr Ersuchen ausschließlich überlassen, soweit es sich nicht um Angehörige des Durchgangslandes handelt. Wird ein solches Ersuchen gestellt, so ist der Verfolgte unverzüglich der darin bezeichneten deutschen Behörde zuzuführen. Das Ersuchen um Ueberlassung der Aburteilung und Zuführung des Verfolgten ist von der zuständigen deutschen Strafverfolgungsbehörde unmittelbar bei der zustän-

właściwej do ścigania karnego władzy kraju tranzytowego.

(4) Urzędnicy straży niemieckiej i więźniowie mogą być w kraju tranzytowym tylko wówczas zatrzymani, gdy popełnili tam w czasie przejazdu zbrodnię lub występek. Natychmiastowe zatrzymanie z powodu popełnienia występków będzie zaniechane, jeżeli władze kraju tranzytowego nie mają interesu w natychmiastowem zatrzymaniu.

(5) W razie zatrzymania więźnia w kraju tranzytowym, należy go, po zakończeniu postępowania karnego włącznie z wykonaniem kary, dostarczyć z powrotem władzom niemieckim bez specjalnej formalności.

(6) Jeżeli z powodu zatrzymania urzędnika straży niemieckiej, albo z innych przyczyn, dalszy przewóz transportu narażony będzie na niebezpieczeństwo, to władze kraju tranzytowego dołożą starań w celu zabezpieczenia dalszego przewozu do granicznej niemieckiej stacji kolejowej, położonej w kierunku jazdy.

Artykuł 11.

Przy przekraczaniu granicy przez organa służby bezpieczeństwa kraju tranzytowego mają odpowiednie zastosowanie postanowienia artykułu 16 Umowy Berlińskiej o wzajemnej komunikacji kolejowej z dnia 27 marca 1926 r.

Artykuł 12.

Wszelkie koszta, związane z przewozem, włącznie z kosztami konwojowania transportu przez organa służby bezpieczeństwa kraju tranzytowege, ponoczą Niemcy. Właściwe władze umawiających się Stron oznaczą wspólnie wysokość kosztów.

Artykuł 13.

W sprawach uregulowanych niniejszą Umową władze umawiających się Stron korespondują ze sobą bezpośrednio; posługują się one swym językiem urzędowym.

Artykuł 14.

(1) O sporach wynikłych z zastosowania lub wykładni niniejszej Umowy rozstrzyga Sąd Rozemczy.

(2) Umawiające się Strony są zgodne co do tego, że Sąd ten składać się będzie z tych samych osób, co Sąd Rozjemczy, przewidziany w Konwencji Paryskiej z dnia 21. kwietnia 1921 r. w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec.

(3) Sąd Rozjemczy sam określi swoje postępowanie i swój regulamin.

Artykuł 15.

Umawiające się Strony wydadzą ogólne zarządzenia wykonawcze do Umowy niniejszej we wzajemnem porozumieniu i podadzą je sobie wzajemnie do wiadomości.

Artykuł 16.

Umawiające się Strony zastrzegają sobie prawa zastąpienia władz, określone jako właściwe w niniejszej Umowie albo w wydanych do niej zarządzeniach wykonawczych, innemi władzami. Umawiająca się Strona, która dokonywa zmiany, zawiadomi o tem zawczasu inne umawiające się Strony.

digen Strafverfolgungsbehörde des Durchgangslandes zu stellen.

(4) Die deutschen Begleitbeamten und die Gefangenen dürfen im Durchgangsland nur festgenommen werden, wenn sie dort während der Durchfahrt ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben. Von einer sofortigen Festnahme wegen Vergehen wird abgesehen, falls nicht die Behörden des Durchgangslandes ein Interesse an der Festnahme haben.

(5) Ist ein Gefangener im Durchgangslande festgenommen worden, so wird er nach Abschluß des Strafverfahrens einschließlich der Strafvollstreckung ohne besondere Förmlichkeiten den deutschen Behörden wieder zugeführt.

(6) Wird infolge der Festnahme von deutschen Begleitbeamten oder aus anderen Gründen die sichere Weiterführung des Transportes gefährdet, so werden die Behörden des Durchgangslandes für die sichere Weiterführung des Transportes bis zu dem in der Fahrtrichtung gelegenen deutschen Grenzbahnhof sorgen.

Artikel 11

Für den Grenzübertritt der Organe des Sicherheitsdienstes des Durchgangslandes gelten entsprechend die Bestimmungen des Artikels 16 des Berliner Abkommens über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr vom 27. März 1926.

Artikel 12

Alle mit der Durchfahrt verbundenen Kosten einschließlich der Kosten der Begleitung des Transports durch Organe des Sicherheitsdienstes des Durchgangslandes trägt Deutschland. Die zuständigen Behörden der Vertragsteile werden die Höhe der Kosten vereinbaren.

Artikel 13

In den durch dieses Abkommen geregelten Angelegenheiten führen die Behörden der Vertragsteile den Schriftwechsel unmittelbar; sie bedienen sich dabei ihrer amtlichen Sprache.

Artikel 14

(1) Ueber Streitigkeiten, die aus der Anwendung oder über die Auslegung dieses Abkommens entstehen, entscheidet ein Schiedsgericht.

(2) Die Vertragsteile sind sich darüber einig, daß das Schiedsgericht aus den gleichen Personen zusammengesetzt sein soll wie das im Pariser Abkommen über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 vorgesehene Schiedsgericht.

(3) Das Schiedsgericht regelt selbst sein Verfahren und seine Geschäftsordnung.

Artikel 15

Die Vertragsteile werden die allgemeinen Ausführungsbestimmungen zu diesem Abkommen im gegenseitigen Benehmen erlassen und einander mitteilen.

Artikel 16

Die Vertragsteile behalten sich vor, die in diesem Abkommen oder in den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen als zuständig bezeichneten Behörden durch andere zu ersetzen. Der Vertragsteil, der eine Aenderung vornimmt, wird die anderen Vertragsteile rechtzeitig davon unterrichten.

Artykuł 17.

(1) Polska w imieniu własnem jak w imieniu Wolnego Miasta Gdańska i Niemcy mają prawo w każdym czasie żądać rewizji Umowy niniejszej.

(2) Do tego żądania należy dołączyć projekt pożądanych zmian. Odpowiedź powinna być udzielona w ciągu trzech miesięcy po dniu, w którym nastąpiła notyfikacja żądania. W razie potrzeby należy następnie w czasie jaknajkrótszym przystąpić do rokowań.

Artykuł 18.

(1) Umowa niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne będą wymienione w Warszawie.

(2) Umowa ta wejdzie w życie trzydziestego dnia po dniu, w którym zostały wymienione dokumenty ratyfikacyjne.

W dowód czego pełnomocnicy podpisali niniejszą Umowe w trzech egzemplarzach, sparządzonych w języku polskim i niemieckim. Jeden egzemplarz otrzymują Niemcy, a dwa Polska, z których jeden wręczy Wolnemu Miastu Gdańskowi.

Spisano w Berlinie, dnia 13. lutego 1933r

Moskwa Eckardt
Scholz

Artikel 17

(1) Deutschland und Polen, dieses auch im Namen der Freien Stadt Danzig haben jederzeit das Recht, eine Nachprüfung des Abkommens zu verlangen.

(2) Dem Verlangen soll ein Vorschlag über die gewünschten Aenderungen beigefügt werden. Innerhalb von drei Monaten nach Ablauf des Tages der Bekanntgabe des Verlangens soll darauf geantwortet werden. Wenn es notwendig ist, sollen alsdann in kürzester Frist Verhandlungen aufgenommen werden.

Artikel 18

(1) Dieses Abkommen wird ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen in Warschau ausgetauscht werden.

(2) Das Abkommen tritt am dreißigsten Tage nach Ablauf des Tages in Kraft, an dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht worden sind.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen in drei in deutscher und polnischer Sprache hergestellten Ausfertigungen unterzeichnet. Eine Ausfertigung erhält Deutschland und zwei Ausfertigungen Polen, von denen es die eine an die Freie Stadt Danzig weiterleiten wird.

Geschehen in Berlin am 13. Februar 1933

Eckardt Moskwa
Scholz

Anlage 1
Załącznik 1

(Zu Artikel 4)
(Do artykułu 4)

# Ausweis
# Zaświadczenie Nr. ..................

Gültig bis zum
Ważne do dnia .............................................. 19.........

Reichsfarben
Barwy państwowe

Der ..........................................................................................................................

(Dienststellung) (Vorname und Familienname)
(Stanowisko służbowe) (Imię i nazwisko)

ist deutscher Begleitbeamter im Sinne des Artikel 4 des Abkommens über die Beförderung von Gefangenen im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig vom 13. Februar 1933.

jest urzędnikiem straży niemieckiej w rozumieniu artykułu 4 Umowy o przewozie więźniów w ruchu tranzytowym między Prusami Wschodniemi i pozostałą częścią Niemiec przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska z dnia 13. lutego 1933 r.

.................................... den
dnia ........................................ 19.........

(Dienstsiegel)
(Pieczęć)

Dienststelle
Urząd ..................................

...........................................................
Unterschrift des Inhabers
Podpis posiadacza

...........................................................
Unterschrift des ausstellenden Beamten
Podpis sporządzającego urzędnika

Anlage 2
Załącznik 2

(Zu Artikel 5)
(Do artykułu 5)

# Transportschein
# Dokument przewozu

für den Gefangenentransport im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch Polen und das Gebiet der Freien Stadt Danzig

na transport więźniów w ruchu tranzytowym między Prusami Wschodniemi i pozostałą częścią Niemiec przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska

(Artikel 5 des Berliner Abkommens vom 13. Februar 1933).
(Artykuł 5 Umowy Berlińskiej z dnia 13. lutego 1933 r.).

Verzeichnis der am ............... 19....... im Sammel-Einzel-Transport durchgeführten Gefangenen
Spis więźniów przewożonych w transporcie zbiorowym-pojedyńczym dnia ................ 19.........

| Lfd. Nr. | Name und Vorname | Geburtstag und Geburtsort | Staatsangehörigkeit | Art der Freiheitsentziehung (Strafhaft, Untersuchungshaft, polizeiliche Verwahrung usw.) | Strafbare Handlung, die zu der Bestrafung geführt hat oder deren der Gefangene beschuldigt wird. | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. bież. | Nazwisko i imię | Dzień i miejsce urodzenia | Przynależność państwowa | Rodzaj pozbawienia wolności (kara, areszt śledczy, policyjny itd.) | Przestępstwo przypisane albo zarzucane | Uwagi |

.................................den .............................. 19 ........
dnia

Ort und Zeit der Ausstellung
Miejsce i data sporządzenia

Dienststelle ..................................................
Urząd

..................................................
Unterschrift des ausstellenden Beamten
Podpis sporządzającego urzędnika

(Dienstsiegel)
(Pieczęć)

# Verordnung

**zur Vereinbarung über Änderung von Ausführungsbestimmungen im Kapitel X des am 21. April 1921 in Paris unterzeichneten Abkommens zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.**

**Vom 7. Juli 1934.**

Auf Grund der Verordnung betreffend Ermächtigung des Senats zur Verkündung internationaler Verträge und Abkommen vom 18. Dezember 1933 (G. Bl. S. 631) wird der Vereinbarung über Änderung von Ausführungsbestimmungen im Kapitel X des am 21. April 1921 in Paris unterzeichneten Abkommens zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland zugestimmt.

Die Vereinbarung wird nachstehend veröffentlicht.

Der in § 2 der Vereinbarung vorgesehene Notenwechsel hat am 27. Juni 1934 stattgefunden. Die Vereinbarung tritt daher am 27. Juli 1934 in Kraft.

Danzig, den 7. Juli 1934.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

Dr. Rauschning Dr. Wiercinski-Keiser

## Accord

**sur la modification de Règlements d'application, Chapitre X, de la Convention entre l'Allemagne et la Pologne et la Ville Libre de Dantzig concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris le 21 avril 1921**

La Pologne et la Ville Libre de Dantzig d'une part et l'Allemagne d'autre part ont décidé de procéder conformément à l'article 113 de la Convention concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris le 21 avril 1921, à une revision des Règlements d'Application, Chapitre X, de cette Convention. Les Plénipotentiaires nommés à cette fin,

pour la Pologne:

M. Franciszek Moskwa, Directeur du département au Ministère des Communications, agissant conformément à l'article 104 chiffre 6 du Traité de Versailles également au nom de la Ville Libre de Dantzig, en tant qu'elle entre en question comme Partie contractante,

pour l'Allemagne:

M. Dr. Paul Eckardt, Envoyé et Ministre plénipotentiaire, et

M. Carl Scholz, Conseiller intime du Gouvernement, Directeur des Chemins de fer du Reich,

Ont convenu, après avoir examiné leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ce qui suit:

§ 1

Il a été apporté des modifications aux dispositions du chapitre X de la Convention entre l'Allemagne et la Pologne et la Ville Libre de Dantzig concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris le 21 avril 1921. Les dispositions modifiées ont reçu la teneur suivante:

Übersetzung.

## Vereinbarung

**über Änderung von Ausführungsbestimmungen im Kapitel X des am 21. April 1921 in Paris unterzeichneten Abkommens zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.**

Polen und die Freie Stadt Danzig einerseits und Deutschland andererseits haben beschlossen, auf Grund des Artikel 113 des am 21. April 1921 in Paris unterzeichneten Abkommens über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland in eine Nachprüfung der Ausführungsbestimmungen im Kapitel X des Abkommens einzutreten. Die zu diesem Zwecke ernannten Bevollmächtigten,

für Polen:

Herr Departementsdirektor im Verkehrsministerium Franciszek Moskwa, der gemäß Artikel 104 Absatz 6 des Versailler Vertrages auch für die Freie Stadt Danzig, soweit sie als Vertragsteil in Frage kommt, handelt,

für Deutschland:

Herr Gesandter Dr. Paul Eckardt und

Herr Geheimer Regierungsrat, Reichsbahndirektor Carl Scholz,

haben nach Prüfung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart:

§ 1

Die nachstehenden Bestimmungen des Kapitel X des am 21. April 1921 in Paris unterzeichneten Abkommens über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland erhalten folgende geänderte Fassung:

## Chemins de fer

### A l'article 28

Les trains de transit traverseront le pays de transit en conservant la composition qu'ils avaient dans le pays expéditeur, sauf dans le cas où, pour des raisons d'exploitation, tel ou tel autre wagon devrait être retiré de la circulation.

En vue de réduire les arrêts des trains aux gares d'échange du personnel, les gardes-bagages, les conducteurs de wagons-lits, les chauffeurs des chaudières de chauffage, les servantes, les domestiques de wagons-restaurants du chemin de fer expéditeur effectuant leurs fonctions dans les trains et parties de trains de voyageurs destinés au transit privilégié pourront rester dans le train pendant la traversée du pays de transit.

Chacun de ces employés, à l'exception des domestiques de wagon-restaurant, devra être pourvu d'un certificat de son bureau attestant sa fonction officielle au trafic en transit. Ce certificat les autorisera aussi à franchir la frontière.

Le certificat sera rédigé en langues allemande et polonaise conformément au modèle stipulé par la Convention concernant le trafic ferroviaire réciproque du 27 mars 1926 et dûment modifié. Il sera en carton blanc.

Les domestiques de wagon-restaurant devront être munis des pièces d'identité prévues à l'article 99 sans visa (l'art. 102).

Un garde des locomotives du pays expéditeur pourra accompagner la locomotive non chauffée sur le territoire de transit. Ce garde des locomotives devra également être pourvu d'un certificat d'identité délivré par son bureau.

Le frein de la locomotive non chauffée sera desservi dans le pays de transit par un employé du chemin du fer de transit.

Les personnes des services mentionnés ci-dessus seront placées sous la surveillance douanière du pays de transit. A ces personnes seront applicables les prescriptions de l'article 4 sur la conduite à observer par les voyageurs empruntant les trains privilégiés pendant la traversée du pays de transit. Les employés des douanes, les gardes-bagages et les serre-freins du pays de transit accompagnant les trains veilleront à ce que les prescriptions en question soient observées par le personnel des services susmentionnés.

### A l'article 29

Le train privilégié ou la partie du train privilégié pourra être supprimé pour la période d'horaire prochaine, si dans la période d'horaire courante les places assises dans les voitures de transit privilégié sont utilisées, dans le pays de transit, seulement dans une proportion inférieure en moyenne à 60% des places contenues dans les voitures.

Les voitures ne pourront être occupées par les voyageurs que jusqu'au point n'empêchant pas la surveillance douanière.

Le nombre des trains fixés lors des délibérations sur l'horaire pourra être modifié sur demande de part ou d'autre même pendant la période d'horaire courante, et cela d'un commun accord entre les administrations intéressées.

## Eisenbahnen

### Zu Artikel 28

Die Durchgangszüge sind in der Zusammensetzung, wie sie aus dem Versandlande kommen, durch das Durchgangsland durchzuführen, ausgenommen Fälle, in denen aus betrieblichen Gründen einzelne Wagen ausgesetzt werden müssen.

Zur Verminderung der Zugaufenthalte auf den Betriebswechselbahnhöfen können Packmeister, Schlafwagenschaffner, Heizkesselwärter, Wartefrauen und das Speisewagenpersonal der Versandbahn ihren Dienst in den für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten personenführenden Zügen und Zugteilen während der Fahrt durch das Durchgangsland weiter verrichten.

Diese Bediensteten mit Ausnahme des Speisewagenpersonals haben eine Bescheinigung ihrer Dienststelle über ihre dienstliche Verwendung im Durchgangsverkehr mitzuführen. Die Bescheinigung berechtigt auch zur Überschreitung der Staatsgrenze.

Die Bescheinigung ist in deutscher und polnischer Sprache nach dem im Abkommen über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr vom 27. März 1926 vereinbarten Muster auszustellen, das sinngemäß abzuändern ist. Die Bescheinigung ist auf weißem Vordruck auszustellen. Das Speisewagenpersonal bedarf des im Artikel 99 vorgesehenen Ausweises ohne Visum (Artikel 102).

Kalt laufenden Lokomotiven kann ein Lokomotivbegleiter des Versandlandes im Durchgangsgebiete beigegeben werden, der ebenfalls den Dienstausweis seiner Dienststelle mitzuführen hat.

Die Bremse der kalten Lokomotive bedient im Durchgangslande ein Bediensteter der Durchgangsbahn.

Die obengenannten Dienstpersonen stehen im Durchgangslande unter Zollaufsicht. Auf sie finden die Vorschriften des Artikel 4 über das Verhalten der Reisenden in den privilegierten Durchgangszügen Anwendung. Die die Züge begleitenden Zollorgane, Packmeister und Bremser des Durchgangslandes überwachen die Befolgung der in Rede stehenden Vorschriften durch das vorgenannte Dienstpersonal.

### Zu Artikel 29

Der Verkehr eines privilegierten Zuges oder Zugteiles kann für die nächste Fahrplanperiode eingestellt werden, wenn in der laufenden Fahrplanperiode die Besetzung der in den durchlaufenden Wagen vorgeschriebenen Sitzplätze im Durchgangslande durchschnittlich weniger als 60 % betrug.

Eine die Zollaufsicht hindernde Überfüllung der Wagen ist zu vermeiden.

Die bei den Fahrplanbesprechungen festgesetzte Zugzahl kann auf Antrag einer der beteiligten Verwaltungen auch während der laufenden Fahrplanperiode im gegenseitigen Einvernehmen geändert werden.

Si les trains de marchandises facultatifs se suivent par intervalles extraordinairement courts, les administrations ferroviaires intéressées auront à examiner s'il convient de remplacer ces trains par des trains réguliers, et cela même pendant la période d'horaire courante.

Au cas où, sur une ligne non ouverte au transit privilégié, le nombre de wagons en transit quotidien serait assez important pour nécessiter fréquemment la formation des trains complets, les administrations intéressées s'entendraient pour réglementer cette circulation.

### A l'article 30

Règlement d'application annulé.

### A l'article 31

Les administrations intéressées conviendront pour chaque période d'horaire du nombre de wagons que les trains et les groupements de wagons contiendront.

On a fixé le nombre d'essieux, savoir:
- pour les trains rapides à 28—60;
- pour les trains accélérés et trains omnibus à 28—60;
- pour les trains de marchandises en grande-vitesse à 60—100;
- pour les autres trains de marchandises à 100—120.

Il est permis d'accrocher aux trains-voyageurs des wagons à concurrence de 12 essieux, mais sans dépasser le nombre d'essieux régulièrement admissible, en tant que ces wagons sont chargés, admis à la circulation dans les trains voyageurs et munis de freins continus. Si les wagons chargés, ne sont pas munis de freins continus, le nombre d'essieux ne devra pas dépasser 6.

Les nombres ci-dessus pourront être changés d'un commun accord entre les administrations intéressées.

### A l'article 33

Pour le procédé à suivre au cas où un wagon deviendrait défectueux (échauffement, etc.) sur les parcours de transit sont applicables par analogie les dispositions de la Convention de l'Union pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en service international (RIC) et du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Les wagons-lits ne seront pas remplacés. Si le wagon-lits ne peut pas être immédiatement mis dans un état suffisant pour pouvoir circuler, le conducteur du wagon-lits restera auprès de son wagon-lits jusqu'à ce que celui-ci soit réexpédié. Toutefois, il ne lui est pas permis de s'éloigner de la gare où le wagon-lits a été retiré du train. Au cas où ce serait inévitable, p. e. pour acheter des aliments et d'autres choses similaires, il devra réclamer l'intervention et l'assistance du chef de gare.

Les envois se trouvant dans les fourgons qui ne peuvent pas immédiatement être mis dans un état suffisant pour pouvoir circuler, seront transbordés. Le garde-bagages reste auprès de

Bei Anbringung von Bedarfsgüterzügen in außergewöhnlicher Dichte haben die beteiligten Eisenbahnverwaltungen deren Umwandlung in regelmäßige Züge auch während der laufenden Fahrplanperiode in Erwägung zu ziehen.

Wenn auf einer für den privilegierten Durchgangsverkehr nicht freigegebenen Linie die Zahl der täglichen Durchgangswagen so groß wird, daß sie die häufigere Inverkehrsetzung ganzer Züge notwendig macht, so haben die beteiligten Verwaltungen sich wegen dauernder Regelung zu verständigen.

### Zu Artikel 30

Ausführungsbestimmung gestrichen.

### Zu Artikel 31

Die beteiligten Verwaltungen vereinbaren für jede Fahrplanperiode die Stärke der Züge und Wagengruppen.

Die Zugstärken werden folgendermaßen festgesetzt:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| für Schnellzüge . . . . | 28 | bis | 60 | Achsen |
| „ Eil- und Personenzüge | 28 | „ | 60 | „ |
| „ Eilgüterzüge . . . | 60 | „ | 100 | „ |
| „ Güterzüge . . . . | 100 | „ | 120 | „ |

Die Mitnahme von beladenen Güterwagen in einem Personenzuge ist innerhalb der zulässigen Achszahl bis zu 12 Achsen gestattet, sofern die Wagen für Personenzüge geeignet und mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind.

Sind die beladenen Güterwagen nicht mit durchgehender Bremse versehen, so darf die Zahl der Achsen nicht mehr als 6 betragen.

Im Einvernehmen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen können die genannten Zahlen geändert werden.

### Zu Artikel 33

Für das Verfahren bei Schadhaftwerden von Wagen (Heißlaufen usw.) auf den Durchgangsstrecken sind die Bestimmungen des Übereinkommens des Verbandes für die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC) und des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) sinngemäß anzuwenden.

Für Schlafwagen ist ein Ersatz nicht zu stellen. Kann der Schlafwagen nicht sofort notdürftig lauffähig gemacht werden, so bleibt der Schlafwagenschaffner bis zur Weitersendung bei seinem Schlafwagen. Er darf sich jedoch von dem Bahnhof, auf welchem der Schlafwagen ausgesetzt wurde, nicht entfernen. Falls dies geschehen muß, z. B. zum Einkauf von Lebensmitteln und dergleichen, so hat er sich zwecks Vermittlung und Hilfe an den Bahnhofsvorstand zu wenden.

Gepäckwagen, die nicht sofort notdürftig lauffähig gemacht werden können, sind umzuladen. Der Packmeister bleibt bei seinem Gepäck bis zu dessen Weitersendung. Bezüglich seines Verhaltens wäh-

ses bagages jusqu'à la réexpédition de ceux-ci. En ce qui concerne sa conduite pendant son séjour dans le pays de transit s'appliqueront les dispositions prémentionnées relatives au conducteur de wagon-lits.

Si les wagons ne peuvent pas immédiatement être mis dans un état suffisant pour pouvoir circuler, les envois qu'ils contiennent seront immédiatement transbordés et chargés sur le train de marchandises direct qui suit.

### A l'article 34

En cas d'interruptions ou de difficultés de service on devra prendre soin d'assurer de la façon la plus rationnelle l'acheminement des trains.

La durée à prévoir pour l'acheminement des trains par des lignes de détour sera immédiatement communiquée par télégramme aux gares frontière situées dans les deux directions des lignes de transit ,où le fait générateur est survenu, ainsi qu'aux directions de chemin de fer compétentes.

Au cas où il serait nécessaire de diriger les trains par des lignes de détour, les administrations ferroviaires intéressées s'entendraient au plus vite sur les mesures à prendre. Les horaires supplémentaires fixés préalablement pour chaque période d'horaire seront à la disposition pour ces détours.

### A l'article 35

Tout accident des trains ou de parties des trains privilégiés survenu dans le pays de transit sera communiqué par télégraphe ou téléphone aux gares frontière situées dans les deux directions de la ligne de transit ainsi qu'aux directions des chemins de fer compétentes.

On réglera par des arrangements d'exploitation la manière dont le secours mutuel devra être effectué.

Le train de secours sera accompagné par un commissaire du chemin de fer du pays où l'accident a eu lieu.

Ce commissaire sera responsable de la stricte observation des prescriptions d'exploitation des chemins de fer de son pays sur le parcours entre la frontière et le lieu de l'accident.

L'équipe du train de secours sera par conséquent tenue d'obéir aux ordres touchant l'exploitation qu'elle recevra de ce commissaire.

Les dispositions générales seront données sur le lieu de l'accident par le commissaire; quant au service même de secours, son exécution incombera au chef du train de secours.

Les voyageurs blessés qui, de l'avis du médecin sont en état d'être transportés, seront remis sur demande le plus tôt possible, à la gare d'échange du personnel à laquelle sera donné un avertissement préalable. Cette disposition s'appliquera par analogie aux transports mortuaires.

### A l'article 36

Quant aux prescriptions concernant l'assistance à donner au personnel des chemins de fer, des wagons-restaurants et des wagons-lits ayant subi un accident en cours de service, les dispositions de l'article 14 de la Convention concernant le trafic ferroviaire réciproque du 27 mars 1926 seront appliquées par analogie.

rend des Aufenthalts im Durchgangsland gilt das für den Schlafwagenschaffner Gesagte.

Können Güterwagen nicht sofort notdürftig lauffähig gemacht werden, so sind die darin enthaltenen Sendungen möglichst unverzüglich umzuladen und dem nachfolgenden durchgehenden Güterzuge mitzugeben.

### Zu Artikel 34

Bei Betriebsstörungen oder Betriebsschwierigkeiten ist für zweckmäßigste Weiterführung der Züge zu sorgen.

Die voraussichtliche Dauer der Umleitungen ist sofort telegraphisch den anschließenden Grenzbahnhöfen in beiden Richtungen der Durchgangsstrecke, auf der die Ursache eingetreten ist, sowie den zuständigen Eisenbahndirektionen mitzuteilen.

Wegen der Umleitungen haben sich die beteiligten Eisenbahnverwaltungen jedesmal auf kürzestem Wege ins Einvernehmen zu setzen. Die für jede Fahrplanperiode im voraus festgelegten Bedarfspläne stehen für solche Umleitungen zur Verfügung.

### Zu Artikel 35

Über jeden Betriebsunfall der privilegierten Züge oder Zugteile im Durchgangsland sind die anschließenden Grenzbahnhöfe in beiden Richtungen sowie die zuständigen Eisenbahndirektionen telegraphisch oder telefonisch zu benachrichtigen.

Die gegenseitige Hilfeleistung ist durch Betriebsverträge zu regeln.

Den Hilfszug begleitet ein Beauftragter der Eisenbahn des Landes, in dem der Unfall sich ereignet hat.

Dieser ist für die genaue Einhaltung der Betriebsvorschriften seines Landes auf der Strecke zwischen Grenze und Unfallstelle verantwortlich.

Die Bedienungsmannschaft des Hilfszuges hat daher seinen betrieblichen Anordnungen Folge zu leisten.

Die allgemeine Leitung an der Unfallstelle hat der Beauftragte; die Ausführung des Hilfsdienstes selbst obliegt dem Leiter des Hilfszuges.

Verunglückte Reisende, die nach ärztlichem Urteil transportfähig sind, sind auf Wunsch, so schnell es die Umstände gestatten, dem Betriebswechselbahnhof unter entsprechender Vormeldung zuzuführen. Auf Leichen findet diese Bestimmung sinngemäß Anwendung.

### Zu Artikel 36

Auf die Unfallfürsorge für das im Dienst mitfahrende Eisenbahn-, Speisewagen- und Schlafwagenpersonal sind die Bestimmungen des Artikel 14 des Abkommens über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr vom 27. März 1926 sinngemäß anzuwenden.

La station qui, selon les dispositions du § 7 de l'article 36, est obligée de donner des avertissements sera tenue de le faire par communications télégraphiques ou téléphoniques adressées aux gares frontière, situées dans les deux directions de la ligne de transit, ainsi qu'aux directions de chemins de fer compétentes.

Die nach § 7 des Artikels 36 meldepflichtige Station hat die Meldung den anschließenden Grenzbahnhöfen der Durchgangsstrecke in beiden Richtungen sowie den zuständigen Eisenbahndirektionen telegraphisch oder telefonisch mitzuteilen.

A l'article 37

1. La Pologne mettra à la disposition de l'Allemagne:

entre Marienburg et Schneidemühl via Tczew-Chojnice: les fils télégraphiques Nrs 108/4961/108, 143/4959/143, 712/4963/712 et le circuit téléphonique double No 1006/4908/1006;

entre Dt. Eylau et Schneidemühl via Toruń-Bydgoszcz: les fils télégraphiques Nrs 141/4967/141 et 239/4965/239 et le circuit téléphonique No 702/4910/702;

entre Marienburg et Lauenburg via Dantzig le fil télégraphique No 300/4957/300 et le circuit téléphonique double No 1005/4906/1005;

entre Dt. Eylau et Neu-Bentschen via Toruń-Poznań-Zbąszyń: le fil télégraphique No 707/3951/707.

2. L'Allemagne mettra à la disposition de la Pologne:

entre Gardeja et Tczew via Marienburg: le fil télégraphique No 4955/227/4955;

entre Dt. Eylau et Tczew via Marienburg: le fil télégraphique No 228/4953 et le circuit téléphonique double No 618/10.

3. Les combinaisons des communications mentionnées ci-dessus seront modifiées en cas de besoin par les administrations intéressées.

En cas de besoin, chaque administration des chemins de fer mettra à la disposition de l'autre, sur les poteaux des lignes ferroviaires, l'espace nécessaire pour l'installation de nouveaux fils et circuits, et cela dans la mesure de l'espace disponible. Cet espace sera concédé à titre gratuit.

Chacune des administrations intéressées exécutera sur son territoire l'installation de nouveaux fils et circuits et des modifications en construction facilitant un autre mode d'emploi ainsi que d'autres améliorations des fils et circuits mentionnés sous 1 et 2 aux frais de la partie au profit de laquelle les fils devront être installés ou les modifications et améliorations devront être effectuées. La partie effectuant la construction sera tenue d'exécuter les travaux aux fils selon les règles reconnues de la technique et selon les plans de construction (projets de bobines Pupin et d'anti-induction) qui lui ont été transmis.

Dans le pays de transit, il n'est permis de relier qu'aux fins de contrôle du fonctionnement les appareils télégraphiques et téléphoniques aux fils et circuits mentionnés sous 1 et 2.

Les administrations ferroviaires intéressées s'entendront sur l'installation de postes destinés au contrôle du fonctionnement régulier des télégraphes et téléphones.

Zu Artikel 37

1. Polen stellt Deutschland zur Verfügung:

zwischen Marienburg und Schneidemühl über Dirschau-Konitz die Telegraphenleitungen Nr. 108/4961/108, 143/4959/143, 712/4963/712 und die Fernsprechdoppelleitung 1006/4908/1006;

zwischen Dt.-Eylau und Schneidemühl über Thorn-Bromberg die Telegraphenleitungen Nr. 141/4967/141 und 239/4965/239 und die Fernsprechleitung Nr. 702/4910/702;

zwischen Marienburg und Lauenburg über Danzig die Telegraphenleitung Nr. 300/4957/300 und die Fernsprechdoppelleitung Nr. 1005/4906/1005;

zwischen Dt.-Eylau und Neu-Bentschen über Thorn—Posen—Bentschen die Telegraphenleitung Nr. 707/3951/707.

2. Deutschland stellt Polen zur Verfügung:

zwischen Garnsee (polnischer Bahnhof) und Dirschau über Marienburg die Telegraphenleitung Nr. 4955/227/4955;

zwischen Dt.-Eylau und Dirschau über Marienburg die Telegraphenleitung Nr. 228/4953 und die Fernsprechdoppelleitung Nr. 618/10.

3. Etwa notwendige Umschaltungen der vorerwähnten Leitungen werden von den betreffenden Verwaltungen vorgenommen.

Im Bedarfsfalle stellt jede Eisenbahnverwaltung der andern Plätze am vorhandenen Bahngestänge, soweit sie frei sind, zur Einrichtung neuer Telegraphen- und Fernsprechleitungen unentgeltlich zur Verfügung.

Jeder Teil führt den Bau neuer Telegraphen- und Fernsprechleitungen und bauliche Änderungen für eine andere Benutzungsweise oder sonstige Verbesserungen der unter Ziffer 1 und 2 aufgeführten Leitungen innerhalb seines Gebietes auf Kosten des Teiles aus, in dessen Interesse die Leitungen gezogen oder die Änderungen oder Verbesserungen ausgeführt werden. Der bauausführende Teil ist gehalten, die Leitungsarbeiten nach den geltenden Regeln der Technik und den ihm übergebenen Bauplänen (Pupinspulen- und Induktionsschutzplänen) auszuführen.

Im Durchgangslande dürfen Telegraphen- und Fernsprechapparate in den dem Durchgangsverkehr dienenden unter 1 und 2 aufgeführten Leitungen nur für Untersuchungszwecke eingeschaltet werden.

Die Einrichtung von Leitungsuntersuchungsstellen für das regelrechte Arbeiten der Telegraphen- und Fernsprechanlagen vereinbaren die beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

4. Les fils télégraphiques et téléphoniques seront entretenus par l'Allemagne sur le territoire allemand, par la Pologne sur les territoires polonais et dantzikois.

L'Allemagne payera à la Pologne les frais d'entretien des fils et des circuits se trouvant sur le territoire polonais ou sur le territoire dantzikois, et qui ont été mis à la disposition de l'Allemagne. La Pologne payera à l'Allemagne les frais d'entretien des fils et des circuits qui ont été mis à la disposition de la Pologne. Les frais d'entretien par kilomètre de fil sont fixés à 13,50 Zlotys par an; ils sont à payer tous les trois mois. La liquidation sera réglée des accords spéciaux. Dans cette somme sont compris tous les frais d'entretien et de la reconstruction ou du renouvellement des lignes en question, ainsi que les intérêts du capital engagé dans ces lignes.

Le taux des frais d'entretien mentionnés cidessus pourra être modifié sur la demande de l'une ou de l'autre des administrations ferroviaires.

Le décompte des frais d'entretien sera effectué par les offices désignés par les administrations ferroviaires.

5. Dans les cas où le dérangement d'un fil télégraphique ou d'un circuit téléphonique ne serait pas réparé dans un délai de 72 heures après la notification, on déduira de la somme due pour l'entretien pour chaqué jour de dérangement à partir du jour suivant l'expiration de ce délai, 1/365e du taux fixé sous 4.

A l'article 38

Chiffre 2

2. La remise des bagages et des colis-messagerie express au chemin de fer du pays de transit, et la remise des bagages et des colis-messagerie express par le chemin der fer du pays de transit au chemin de fer correspondant se réglera d'après les dispositions sous chiffres 6 et 8.

S'il s'agit de trains ou de parties de trains servant au transport de voyageurs en transit privilégié, qui sont accompagnés dans le pays de transit par des gardes-bagages du pays expéditeur, les bagages, les colis-messagerie express et les marchandises en grande vitesse accélérée restent sous la garde et responsabilité de ces gardes-bagages. Une remise de ces envois n'aura pas lieu. Il sera remis au chemin de fer de transit une feuille de transmission spéciale concernant les bagages et colis-messagerie express transportés en transit privilégié, libellée sur un formulaire fait en langues allemande et polonaise, qui sera stipulé dans les tarifs mentionnés à l'article 39, à moins que les administrations ferroviaires des deux Parties contractantes ne s'entendent pour admettre des exceptions à cette prescription.

Chiffre 4

4. En ce qui concerne le trafic des marchandises, les modifications suivantes seront apportées aux dispositions de la Convention Internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, modifiée et complétée par la Déclaration addi-

4. Die Unterhaltung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen obliegt Deutschland auf deutschem Gebiete, Polen auf polnischem Gebiete und auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Deutschland zahlt an Polen die Unterhaltungskosten für die Deutschland zur Verfügung gestellten Leitungen auf polnischem oder Danziger Gebiete. Polen zahlt an Deutschland die Unterhaltungskosten für die Polen zur Verfügung gestellten Leitungen. Die Unterhaltungskosten betragen 13,50 Zloty jährlich für das Kilometer Draht, sie sind vierteljährlich zu vergüten. Der Zahlungsausgleich unterliegt besonderen Vereinbarungen. In dieser Summe sind alle Kosten für Unterhaltung, Ausbesserung und Erneuerung der in Rede stehenden Leitungsanlagen sowie die Verzinsung des in diesen Anlagen investierten Kapitals enthalten.

Änderung des Betrages der vorerwähnten Unterhaltungskosten auf Antrag eines der vertragschließenden Teile bleibt vorbehalten.

Die Abrechnung der Unterhaltungskosten erfolgt durch die von den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen bestimmten Stellen.

5. Falls Störungen in einer Telegraphen- oder Fernsprechleitung nicht innerhalb 72 Stunden nach erfolgter Meldung beseitigt sind, werden für jeden Tag der Störung von dem nach Ablauf dieser Frist folgenden Tage ab 1/365 des unter 4 festgesetzten Satzes von den Unterhaltungskosten abgezogen.

Zu Artikel 38

Ziffer 2

2. Die Übergabe von Gepäck und Expreßgut an die Eisenbahn des Durchgangslandes und von dieser an die anschließende Bahn ist nach den Bestimmungen unter Ziffer 6 und 8 zu regeln.

Bei geschlossenen, der Personenbeförderung im privilegierten Verkehr dienenden Zügen oder Zugteilen, die durch das Durchgangsland durch Packmeister des Versandlandes begleitet werden, bleibt das Gepäck, Expreßgut und beschleunigte Eilgut im Gewahrsam und unter Verantwortung dieser Packmeister. Eine Übergabe findet nicht statt. Der Durchgangsbahn ist über das im privilegierten Verkehr beförderte Gepäck und Expreßgut ein besonderes in den im Artikel 39 bezeichneten Tarifen zu vereinbarendes Übergangsverzeichnis mit deutschem und polnischem Vordruck zu übergeben, soweit nicht die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen Ausnahmen hiervon vereinbaren.

Ziffer 4

4. Im Güterverkehr werden die folgenden Änderungen in den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 nebst seinen Änderungen und Ergänzungen in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893, in der Zusatzver-

tionnelle du 20 septembre 1893, par l'Arrangement additionel du 16 juillet 1895, par les Conventions additionnelles du 16 juin 1898 et du 19 septembre 1906 (cette Convention avec ses arrangements et suppléments sera désignée dans le présent Règlement d'application par les lettres C. I.).

A l'article 1 de la C. I.

Par les dispositions des tarifs indiqués à l'article 39, peuvent être introduites dans la sphère d'applicabilité de la Convention, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles, de navigation ou de trafic aérien. Toutefois ce règlement ne s'applique pas au pays de transit.

A l'article 3 de la C. I.

Les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les liquides combustibles, ainsi que les matières empoisonnantes, caustiques et putréfiantes seront admis au transport en transit, même s'ils ne sont pas mentionnés dans l'annexe 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention Internationale de Berne, ou s'ils ne sont admis au transport d'après les dispositions de cette dernière Convention.

Le transport en transit des articles susnommés sera soumis aux conditions suivantes:

a) ne seront expédiés que les objets admis au transport par les chemins de fer du pays de transit;
b) les prescriptions en vigueur dans le pays de transit y seront appliquées;
c) on n'admettra que des objets destinés aux besoins civils des territoires des Parties contractantes;
d) les envois devront être accompagnés d'une déclaration de l'autorité compétente de l'Etat destinataire, confirmant la détermination mentionnée sous la lettre c. Cette déclaration sera remise à la gare de sortie du chemin de fer du pays de transit;
e) le règlement de l'expédition d'objets susnommés ne répondant pas aux conditions indiquées sous a) et b) est réservé aux tarifs indiqués à l'article 39;
f) le transport de munitions et d'explosifs militaires par les trains militaires se fera d'après le Règlement d'application à l'article 44.

A l'article 6 de la C. I.

a) Au lieu de la lettre de voiture internationale, sera employée la lettre de voiture du chemin de fer expéditeur. Pour le trafic de Dantzig à destination de la Pologne, on emploiera la lettre de voiture rédigée en langues allemande et polonaise.

Sous les mots «lettre de voiture» il sera fait mention de la présente Convention.

b) L'expéditeur n'aura pas le droit de prescrire la voie à suivre pour le transport à

einbarung vom 16. Juli 1895 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und 19. September 1906 festgesetzt. (Dieses Übereinkommen nebst seinen Zusatzübereinkommen und Ergänzungen ist in diesen Ausführungsbestimmungen mit den Buchstaben I Ü bezeichnet).

Zu Artikel 1 I Ü

In den Geltungsbereich des Übereinkommens können durch Bestimmungen der in Artikel 39 bezeichneten Tarife auch regelmäßig betriebene Kraftwagen-, Schiffs- oder Luftverkehrslinien einbezogen werden. Diese Regelung gilt nicht für das Durchgangsland.

Zu Artikel 3 I Ü

Selbstentzündliche oder explosionsgefährliche Gegenstände, brennbare Flüssigkeiten, giftige, ätzende und fäulnisfähige Stoffe werden, auch soweit diese Gegenstände in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen zum Berner Internationalen Übereinkommen nicht genannt oder zugelassen sind, zur Beförderung im Durchgangsverkehr übernommen.

Die Beförderung der vorerwähnten Gegenstände im Durchgangsverkehr erfolgt unter nachstehenden Bedingungen:

a) Es werden nur die auf den Bahnen des Durchgangslandes zugelassenen Gegenstände befördert;
b) die im Durchgangslande geltenden Bestimmungen sind dabei anzuwenden;
c) die Gegenstände dürfen nur zum Verbrauch innerhalb der Gebiete der vertragschließenden Teile und nur für nichtmilitärische Bedürfnisse bestimmt sein;
d) die Sendungen müssen von einer Erklärung der zuständigen staatlichen Behörde des Empfangslandes begleitet sein, die die unter c) vorgeschriebene Bestimmung der Sendungen bestätigt. Diese Erklärung bleibt auf derjenigen Station der Eisenbahn des Durchgangslandes, auf welcher die Sendungen das Durchgangsland verlassen;
e) die Regelung der Beförderung solcher Gegenstände, die den Bestimmungen unter a) und b) nicht entspricht, bleibt den in Artikel 39 bezeichneten Tarifen vorbehalten;
f) für die Beförderung militärischer Munition und Sprengmittel in den Militärgüterzügen sind die Ausführungsbestimmungen zu Artikel 44 maßgebend.

Zu Artikel 6 I Ü

a) An Stelle des internationalen Frachtbriefes ist der Frachtbrief der Versandbahn zu verwenden. Im Verkehr von Danzig nach Polen ist ein in deutscher und polnischer Sprache hergestelltes Frachtbriefmuster zu benutzen.

Die Frachtbriefe müssen unter dem Aufdruck „Frachtbrief" einen Hinweis auf dieses Abkommen enthalten.

b) Es ist unzulässig, einen Weg für die Beförderung durch das Durchgangsland vorzuschrei-

travers le pays de transit; il n'aura pas non plus le droit d'indiquer la gare frontière où les formalités de douane devraient être effectuées.

Toute prescription contraire à la présente disposition sera considérée comme nulle.

### A l'article 7, § 3 du Règlement d'application de la C. I.

La taxe supplémentaire sera calculée d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

### A l'article 8 alinéa (5) de la C. I.

Les duplicata des lettres de voiture seront rédigés et délivrés conformément aux prescriptions du chemin de fer expéditeur.

### A l'article 9 de la C. I.

Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'etat de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

### A l'article 10 alinéa (5) de la C. I.

Au lieu de ces dispositions seront applicables les dispositions du chemin de fer expéditeur. L'alinéa (6) suivant sera ajouté:

Le chemin de fer est responsable conformément aux dispositions fixées par cette Convention des conséquences de la perte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et jointes à cette lettre de voiture ou déposées à une gare frontière, qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

### A l'articles 12 de la C. I.

a) A l'alinéa 4.

La première phrase sera supplémentée par la disposition suivante:

Pour la perception ultérieure des différences en moins et le payement des intérêts pour les sommes dues sur une lettre de voitures, seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

b) Au § 5 alinéa (2) du Règlement d'application.

Au lieu de ces dispositions seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

### A l'article 14 § 6 du Règlement d'application de la C. I.

L'alinéa (3) est remplacé par la dispostion suivante:

Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer

a) soit un développement anormal du trafic,

b) soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

ben, insbesondere auch eine Zollabfertigungsstation an der Grenze anzugeben.

Eine dieser Bestimmung widersprechende Vorschrift ist nichtig.

### Zu Artikel 7 IÜ § 3 der Ausführungsbestimmungen

Der Frachtzuschlag wird nach den Bestimmungen der Versandbahn berechnet.

### Zu Artikel 8 Absatz (5) IÜ

Ausstellung und Übergabe von Frachtbriefduplikaten richten sich nach den Bestimmungen der Versandbahn.

### Zu Artikel 9 IÜ

Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, daß der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

### Zu Artikel 10 IÜ Absatz (5)

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

Folgender Absatz (6) wird angefügt:

Die Eisenbahn haftet nach den in diesem Übereinkommen festgelegten Bestimmungen für die Folgen des Verlustes der im Frachtbrief bezeichneten und ihm beigegebenen oder auf einer Grenzstation hinterlegten Begleitpapiere, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften erforderlich sind.

### Zu Artikel 12 IÜ

a) Zu Absatz (4)

Satz 1 wird durch folgende Bestimmung ergänzt:

Für die Nachforderung zu wenig erhobener Beträge und die Verzinsung der hiernach auf einen Frachtbrief geschuldeten Summen gelten die Bestimmungen der Versandbahn.

b) Zu § 5 Absatz (2) der Ausführungsbestimmungen:

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

### Zu Artikel 14 IÜ § 6 der Ausführungsbestimmungen

Absatz (3) wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

Die Gesetze und Reglemente jedes Staates bestimmen, inwiefern den unter seiner Aufsicht stehenden Eisenbahnen gestattet ist, Zuschlagfristen für folgende Fälle festzusetzen:

für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben

a) eine ungewöhnliche Verkehrszunahme,

b) ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

Les délais supplémentaires doivent dans tous les cas être fixés en jours. Ils doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

L'alinéa 10 est remplacé par la disposition suivante:

Ces deux exceptions ne s'appliquent pas aux envois en grande vitesse pour lesquels les gares expéditrices et destinataires sont ouvertes les dimanches et jours fériés légaux.

### A l'article 15 de la C. I.

Au lieu de ces dispositions seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

Les chemins de fer du pays de transit ne seront pas tenus d'exécuter les dispositions ultérieures de l'expéditeur.

### A l'article 18 de la C. I.

a) L'alinéa (1) est remplacé par le libellé suivant:

Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu et qu'il n'y a pas d'autre voie de transport, le chemin de fer est tenu de demander des instructions à l'expéditeur.

b) La dernière phrase sous (3) est remplacée par la disposition suivante:

Dans les cas où la marchandise serait acheminée à destination par une autre voie, les frais supplémentaires ne seraient perçus que si ces frais étaient à percevoir dans les cas analogues dans le trafic intérieur du chemin de fer expéditeur.

### A l'article 25 de la C. I.

L'alinéa (3) est remplacé par la disposition suivante:

Une copie de ce procès-verbal doit être remise aux ayants-droit sur leur demande.

### A l'article 26 de la C. I.

L'article 26 est remplacé par les dispositions suivantes:

Réclamations administratives. Personnes qui peuvent exercer le droit d'action.

1. Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 27.
2. Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture, en tant qu'il a été dressé, le destinataire la lettre de voiture. Le droit de présenter la réclamation appertient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu du chiffre 3.
3. L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le payement.
4. L'action relative aux remboursements (article 13) n'appartient qu'à l'expéditeur.

Die Zuschlagsfristen müssen stets nach ganzen Tagen bemessen sein. Sie müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Absatz 10 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

Diese beiden Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar, soweit die Versand- oder Empfangsbahnhöfe für den Eilgutverkehr an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen geöffnet sind.

### Zu Artikel 15 IÜ

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes sind nicht gehalten, nachträgliche Verfügungen des Absenders auszuführen.

### Zu Artikel 18 IÜ

a) Absatz (1) wird durch folgende Fassung ersetzt:

Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert und ist kein anderer Beförderungsweg vorhanden, so hat die Eisenbahn den Absender um Anweisung zu ersuchen.

b) An Stelle des letzten Satzes unter Ziffer (3) tritt folgende Bestimmung:

Falls das Gut auf einem anderen Wege der Bestimmungsstation zugeführt wird, werden Mehrgebühren nur erhoben, wenn auch im inneren Verkehr der Versandbahn in entsprechenden Fällen solche Gebühren zu zahlen sind.

### Zu Artikel 25 IÜ

Absatz (3) wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

Den Berechtigten ist auf Verlangen eine Abschrift der Feststellung auszuhändigen.

### Zu Artikel 26 IÜ

Artikel 26 wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Reklamationen. Zur Erhebung der Klage berechtigte Personen.

1. Außergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag müssen schriftlich bei der im Artikel 27 näher bezeichneten Eisenbahn eingebracht werden.
2. Bei Geltendmachung solcher Ansprüche hat der Absender das Frachtbriefduplikat vorzulegen, wenn ein solches erteilt ist, der Empfänger den Frachtbrief. Zur Geltendmachung sind die gemäß Ziffer 3 ff. zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.
3. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrages geleistet worden sind, ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat.
4. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 13) ist nur der Absender befugt.

5. Les autres actions contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:
   à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport comme il est dit à l'article 15;
   au destinataire, à partir du moment où il a, soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, chiffre 2.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture en tant qu'il ait été dressé. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

5. Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages sind befugt:
   der Absender, solange ihm nach Artikel 15 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;
   der Empfänger von dem Zeitpunkt an, zu dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Maßgabe des Artikels 16 Ziffer 2 geltend gemacht hat.

Zur Erhebung der Klage durch den Absender bedarf es der Vorlegung des Frachtbriefduplikats, soweit ein solches erteilt ist. Vermag der Absender das Frachtbriefduplikat nicht vorzulegen, so kann er seinen Anspruch gegen die Bahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

### A l'article 27 de la C. I.

L'alinéa (3) est remplacé par le libellé suivant:

L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le chemin de fer qui a perçu cette somme.

L'action relative au remboursement (article 13) ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action. Le demandeur a le choix entre lesdits chemins de fer.

### Zu Artikel 27 IÜ

Absatz (3) wird durch folgende Fassung ersetzt:

Ansprüche auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrages geleistet sind, können nur gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat.

Ansprüche wegen Nachnahme (Artikel 13) können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

Sonstige Ansprüche auf Grund des Frachtvertrages können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat. Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

### A l'article 29 de la C. I.

L'alinéa (2) suivant est ajouté:

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

### Zu Artikel 29 IÜ

Folgender Absatz (2) wird angefügt:

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen ausüben, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

### A l'article 32 de la C. I.

L'alinéa (1) du § 8 du Règlement d'application est supplémenté par les marchandises suivantes:

légumes frais; déchets de peaux.

### Zu Artikel 32 IÜ

§ 8 der Ausführungsbestimmungen Absatz (1) wird durch folgende Güter ergänzt:

Gemüse, frische; Hautabfälle.

### A l'article 34 de la C. I.

L'alinéa (2) suivant est ajouté:

S'il faut convertir, en calculant l'indemnité, des montants de la monnaie d'Etats étrangers, cette conversion est faite d'après le cours valable au jour et au lieu du payement.

### Zu Artikel 34 IÜ

Folgender Absatz (2) wird angefügt:

Müssen bei der Berechnung der Entschädigung Beträge aus fremden Währungen umgerechnet werden, so geschieht dies zu dem Kurs, der zur Zeit und am Orte der Zahlung gilt.

### A l'article 35 de la C. I.

L'alinéa (2) suivant est ajouté:

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

### Zu Artikel 35 IÜ

Folgender Absatz (2) wird angefügt:

Ist ein solcher Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewandt worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

A l'article 36 de la C. I.

Alinéa (1). Les mots «de l'expiration du délai de livraison» sont remplacés par les mots «qui suivent le payement de l'indemnité».

A l'article 38 § 9 du Règlement d'application de la C. I.

Le calcul des taxes spécifiées aux alinéas 2 et 3 se fera d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 40 de la C. I.

Entre les alinéas (2) et (3) est intercalé un nouvel alinéa (3) comme suit:

Les indemnités prévues aux alinéas (1) et (2) du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise. En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition. En cas d'avaries, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 37.

Les alinéas (3) et (4) deviennent alinéas (4) et (5).

A l'article 42 de la C. I.

Au lieu de ces dispositions sont applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 43 de la C. I.

La disposition déjà en vigueur portera le chiffre 1.

Sont ajoutés les chiffres 2 et 3, libellés comme suit:

2) Lorsque, en égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une des causes mentionnées sous chiffre 1, il y a présomption qu'il en résulte.

3) Le chemin de fer ne peut pas être déchargé de la responsabilité, si le dommage a été causé par sa faute.

A l'article 44 de la C. I., alinéa (2) chiffre 2

Au lieu de ces dispositions sont applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

Est ajouté le chiffre 5, libellé comme suit:

5. En cas de réclamations tendant à obtenir la restitution de sommes payées ou le remboursement.

A l'article 45 de la C. I.

Au lieu des dispositions des chiffres 1—2 sont applicables les dispositions suivantes:

1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Cette disposition n'est pas applicable, si la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard à la livraison subi par la marchandise a pour cause un dol imputable au chemin de fer.

2. La prescription court:
   a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison
      du jour où la livraison a eu lieu:
   b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale
      du jour de l'expiration du délai de livraison,

Zu Artikel 36 IÜ

Absatz (1) und (3). Die Worte „nach Ablauf der Lieferfrist" werden ersetzt durch die Worte „nach Zahlung der Entschädigung".

Zu Artikel 38 IÜ § 9 der Ausführungsbestimmungen

Für die Berechnung der in den Absätzen (2) und (3) genannten Beträge gelten die Bestimmungen der Versandbahn.

Zu Artikel 40 IÜ

Zwischen den Absätzen (2) und (3) wird folgender neuer Absatz (3) eingefügt:

Die in den Absätzen (1) und (2) dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen können nicht neben der bei gänzlichem Verlust zu leistenden Entschädigung verlangt werden. Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verloren gegangenen Teil der Sendung zu leisten. Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die im Artikel 37 vorgesehenen Entschädigung.

Die bisherigen Absätze (3) und (4) werden Absätze (4) und (5).

Zu Artikel 42 IÜ

An Stelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

Zu Artikel 43 IÜ

Die bisherige Bestimmung erhält die Ziffer (1).

Folgende Ziffern (2) und (3) werden eingefügt:

(2) Konnte ein Schaden den Umständen nach aus einer der in Ziffer (1) bezeichneten Ursachen entstehen, so wird vermutet, daß er aus dieser Ursache entstanden ist.

(3) Eine Befreiung von der Haftung kann auf Grund dieser Bestimmungen nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

Zu Artikel 44 IÜ Absatz (2) Ziffer 2

An Stelle dieser Bestimmung sind die Bestimmungen der Versandbahn anzuwenden.

Folgende Ziffer 5 wird angefügt:

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen oder wegen Nachnahmen.

Zu Artikel 45 IÜ

An die Stelle der Bestimmungen unter Ziffer (1) bis (2) treten folgende Bestimmungen:

(1) Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung vorsätzlich herbeigeführt hat.

(2) Die Verjährungsfrist beginnt:
   a) bei Ansprüchen auf Entschädigung wegen Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung
      mit dem Tage der Ablieferung;
   b) bei Ansprüchen auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes
      mit dem Tage des Ablaufs der Lieferfrist;

c) pour les demandes en payement ou en restitution de taxes, surtaxes, de frais accessoires et d'autres frais ou remboursements
du jour du payement ou, s'il n'y a pas eu payement, du jour de la remise de la marchandise au transport,

d) pour les demandes en payement d'une somme réclamée par la douane
du jour de la réclamation de la douane.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

A l'article 47 de la C.I.

La répartition du dommage s'effectue proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Chiffre 6

6. Au moment de la remise des marchandises au chemin de fer du pays de transit, le chemin de fer expéditeur devra lui délivrer un document de comptabilité dont la teneur sera établie par les administrations des chemins de fer intéressées (feuille de route). Les feuilles de route appartenant à un wagon de colis de détail seront remises dans une enveloppe particulière.

La remise des marchandises par le chemin de fer expéditeur au chemin de fer du pays de transit, ainsi que la remise des marchandises par le chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant, sera faite aux gares d'échange du personnel au moyen de listes du train, sur le nombre desquelles s'entendront les administrations ferroviaires.

Le fait que la transmission a eu lieu sera constaté par l'apposition d'un timbre à date de la gare frontière sur les documents de route. Cette formalité ne concerne pas le bulletin des bagages.

Chiffre 7

7. Les administrations ferroviaires introduiront dans le trafic voyageurs, à côté de billets en carton et de billets spéciaux en blanc, d'autres billets spéciaux correspondant aux besoins du trafic, qu'elles auront stipulés dans les tarifs indiqués à l'article 39.

Au service des bagages seront employés des cahiers spéciaux des bulletins de bagages, au service des colis-messagerie express des bulletins de colis-messagerie express dont la désignation spéciale sera fixée par les tarifs indiqués à l'article 39, ainsi que des registres de départ spéciaux.

Les billets, bulletins des colis-messagerie express ainsi que les lettres de voiture seront libellés et remplis uniquement dans la langue du pays expéditeur.

Pour les feuilles de route, bulletins de bagages, feuilles de transmission et autres documents qui pourraient être dressés par les gares de transmission, il sera créé des formulaires en langues allemande et polonaise. Les inscriptions à la main seront faites dans la langue du pays du chemin de fer expéditeur en lettres latines. Les gares des chemins de fer du pays de transit seront désignées d'après leurs noms officiels

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren und sonstigen Kosten oder Nachnahmen
mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat,
mit dem Tage der Aufgabe des Gutes;

d) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Betrages
mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in der Frist nicht einbegriffen.

Zu Artikel 47 IÜ

Die Verteilung des Schadens erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

Ziffer 6

6. Beim Übergang von Gütern auf die Bahn des Durchgangslandes ist der übernehmenden Bahn von der Versandbahn eine von den beteiligten Eisenbahnverwaltung zu vereinbarenden Verrechnungsunterlage (Frachtkarte) zu übergeben. Die zu einem Stückgutwagen gehörenden Frachtkarten sind in einem besonderen Umschlag zu übergeben.

Die Übergabe von Gütern von der Versandbahn an die Bahn des Durchgangslandes und von dieser an die anschließende Bahn geschieht auf den Betriebswechselbahnhöfen mittels Zuglisten, deren Anzahl die Eisenbahnverwaltungen vereinbaren.

Zum Zeichen des Übergangs sind die Begleitpapiere mit dem Tagesstempel der Grenzstation zu versehen.
Ausgenommen davon sind die Gepäckscheine.

Ziffer 7

7. Im Personenverkehr werden die Verwaltungen neben Kartonfahrkarten und besonderen Blankokarten weitere besondere Fahrausweise entsprechend den Verkehrsbedürfnissen in den im Artikel 39 bezeichneten Tarifen einführen.

Im Gepäckverkehr sind besondere Gepäckscheinhefte, im Expreßgutverkehr Expreßgutkarten, deren besondere Kennzeichnung in den im Artikel 39 bezeichneten Tarifen festzusetzen ist, sowie besondere Abgangsbücher zu verwenden.

Fahrausweise, Expreßgutkarten und Frachtbriefe sind einsprachig in der Sprache des Versandlandes herzustellen und auszufüllen.

Für Frachtkarten, Gepäckscheine, Übergangsverzeichnisse und sonstige von den Übergangsstationen auszustellende Begleitpapiere sind doppelsprachige (deutsche und polnische) Vordrucke aufzulegen, in denen die handschriftlichen Eintragungen in der Sprache des Versandlandes in lateinischer Schrift zu machen sind. Die Stationen der Eisenbahnen des Durchgangslandes sind mit ihren amtlichen Namen zu bezeichnen. Die beteiligten Eisenbahn-

dans le pays de transit. Les administrations des chemins de fer intéressées fixeront d'un commun accord les modèles des formulaires ainsi que le nombre de copies qui devraient être remises pendant la transmission.

verwaltungen setzen die Muster der Vordrucke und die Zahl der zu liefernden Ausfertigungen gemeinsam fest.

Chiffre 8

8. La remise de wagons plombés se fera «symboliquement», sans constatation du chargement. Les plombs posés par le chemin de fer expéditeur seront reconnus valables par le chemin de fer du pays de transit qui, généralement, ne posera pas de plombs supplémentaires.

Tous les autres envois, sauf les wagons plombés, seront remis effectivement, c'est-à-dire par voie de vérification des chargements.

On procédera de la même façon au cas où l'on pourrait voir que le contenu des wagons plombés a subi une perte partielle ou un endommagement.

Dans tous les cas où la remise des marchandises du chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant sera faite d'une façon symbolique, et où les plombs du chemin de fer expéditeur ne seront pas endommagés, on présumera, faute de preuves contraires, que sur le parcours à travers le territoire de transit n'a eu lieu ni perte totale ni perte partielle. Dans tous les cas où les plombs du chemin de fer expéditeur seront endommagés, on présumera, faute de preuves contraires, que la perte totale ou partielle a eu lieu sur le parcours à travers le territoire de transit.

Au cas où, pour un motif quelconque, le chemin de fer du pays de transit estimerait nécessaire de procéder à la vérification des envois ou à l'ouverture d'un wagon, il exécutera ces opérations autant que possible à la gare frontière en présence des employés des deux administrations intéressées.

Un procès-verbal signé par les deux parties établira les irrégularités constatées.

L'administration réglant les demandes d'indemnité est exclusivement compétente pour décider, au cas où il s'agit de sommes qui ne dépassent pas 500 RM; pour les indemnités excédant ce montant, le consentement de l'autre administration intéressée est nécessaire. Sur la demande d'une administration intéressée, le maximum pourra être stipulé autrement.

Si le consentement de l'autre administration intéressée de satisfaire à la demande d'indemnité a été refusé, les frais résultant du litige seront payés ,au cas où l'administration réglante succomberait au litige, par l'autre administration.

Une indemnité ne pourra, quel qu'en soit le montant, être mise à la charge de l'autre administration qu'à la condition qu'elle y donne son consentement. Si l'on ne parvient pas à un accord, la décision sera soumise à une conférence spéciale qui sera convoquée et composée de commun accord entre les deux administrations.

Ziffer 8

8. Die Übergabe der plombierten Wagen vollzieht sich „symbolisch" ohne Feststellung der Ladung. Die von der Versandbahn angelegten Plomben werden von der Eisenbahn des Durchgangslandes anerkannt, die im allgemeinen weitere Plomben nicht anlegen wird.

Alle übrigen Sendungen, die nicht in plombierten Wagen befördert werden, sind tatsächlich, d. h. unter Besichtigung zu übergeben.

Dasselbe geschieht mit Sendungen in solchen plombierten Wagen, bei denen Merkmale festgestellt werden, die auf eine Minderung oder Beschädigung des Inhalts schließen lassen.

In allen Fällen symbolischer Übergabe von Gütern durch die Eisenbahn des Durchgangslandes an die Anschlußbahn wird bei unverletzten Plomben der Versandbahn bis zum Beweise des Gegenteils angenommen, daß auf dem Wege durch das Durchgangsland weder ein Verlust noch eine Minderung eingetreten ist. Wenn die Plomben der Versandbahn beschädigt sind, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Verlust oder die Minderung auf dem Wege durch das Durchgangsland stattgefunden hat.

Falls die Eisenbahnen des Durchgangslandes es aus irgendeinem Grunde für nötig erachten, eine Prüfung der Sendungen oder eine Öffnung der Wagen vorzunehmen, hat das möglichst auf dem Grenzbahnhof in Gegenwart der Beamten beider beteiligten Verwaltungen zu geschehen.

Über alle festgestellten Unregelmäßigkeiten sind von beiden Teilen unterzeichnete Tatbestandsaufnahmen zu fertigen.

Über Entschädigungsansprüche bis zum Betrage von 500 RM. entscheidet die regelnde Verwaltung selbständig, darüber hinaus mit Zustimmung der anderen beteiligten Verwaltung. Auf Antrag einer beteiligten Verwaltung kann eine anderweitige Festsetzung der Höchstgrenze vereinbart werden.

Wird die Zustimmung der anderen beteiligten Verwaltung zur Befriedigung des Ersatzanspruchs in der vorgeschlagenen Höhe verweigert, so sind für den Fall des Unterliegens der regelnden Verwaltung im Rechtsstreit die durch den Rechtsstreit entstehenden Kosten von der anderen Verwaltung zu tragen.

Eine Belastung der anderen Verwaltung kann ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages nur mit ihrer Zustimmung erfolgen. Wird keine Einigung erzielt, so ist die Entscheidung einer besonderen Konferenz zu unterbreiten, über deren Einberufung und Zusammensetzung die beiderseitigen Verwaltungen Vereinbarungen treffen werden.

Chiffre 9

9. Les wagons chargés de colis de détail devront être utilisés au moins jusqu'à concur-

Ziffer 9

9. Bei Stückgut soll die Ausnutzung des beladenen Wagens wenigstens 2 000 kg, des aus-

rence de 2.000 kg, ceux chargés exclusivement de colis en grande vitesse, de 1.500 kg.

Cette règle ne sera pas applicable aux wagons chargés de marchandises encombrantes qui occupent entièrement l'espace du wagon, non plus qu'aux wagons chargés de denrées et de marchandises sujettes à prompte détérioration, si l'étendue du plancher du wagon est entièrement utilisée.

Chiffre 10

10. L'admission des convoyeurs des marchandises et leur nombre devront être restreints au minimum nécessaire. Les convoyeurs admis par le chemin de fer expéditeur ne pourront pas être refusés par le chemin de fer du pays de transit.

Chaque convoyeur devra être pourvu d'un billet d'après les prescriptions des tarifs indiqués à l'article 39 et d'une carte d'identité sans visa (article 102) telle qu'elle est prescrite à l'article 99.

Chiffre 11

11. Les conducteurs des wagons-lits, les chauffeurs des chaudières de chauffage, les domistiques des wagons-restaurants, les gardes-bagages ainsi que les servantes, tant qu'ils seront dans l'exercice de leurs fonctions, jouiront du passage gratuit.

Chiffre 12

12. Les envois de service seront expédiés en vertu d'un bulletin d'expédition du service ou d'une lettre de voiture de service.

Les frais de transport de ces envois ne doivent pas dépasser, sur le parcours de transit, les taxes fixées par le tarif du chemin de fer du pays de transit. Les frais d'expédition (de gare) ne seront pas comptés.

La gare frontière de transmission remettra à l'administration du chemin de fer du pays de transit une copie du bulletin d'expédition ou de la lettre de voiture de service. Au lieu de la copie, cette gare pourra remettre une feuille de route au chemin de fer de transit.

Les chemins de fer du pays de transit seront responsables pour les envois de service d'après les règles fixées dans la présente Convention pour le trafic des marchandises.

A l'article 39

Chiffre 1

1. Les taxes fixées pour les chemins de fer du pays de transit constituent leurs quotes-parts.

L'Avoir des Chemins de fer du pays de transit sera établi d'après les quotes-parts attribuées aux voies ayant droit au transport conformément à l'article 22.

En ce qui concerne les décomptes, les administrations ferroviaires s'entendront sur des dispositions de nature à exclure, autant que possible, des erreurs éventuelles.

Les exceptions suivantes seront admises:

A. Trafic des voyageurs, des bagages et des colis-messagerie express.

Si la voie choisie par le voyageur (dont les bagages ont été enregistrés ou ne l'ont pas

schließlich mit Eilgut beladenen Wagens wenigstens 1500 kg betragen.

Diese Vorschrift gilt nicht für die mit sperrigen Gütern beladenen Wagen, bei denen der Raum des Wagens vollständig ausgenutzt ist, ferner nicht bei Lebensmitteln und leicht verderblichen Gütern, wenn die Bodenfläche des Wagens vollständig ausgenutzt ist.

Ziffer 10

10. Die Begleitung von Sendungen und die Zahl der Begleiter soll auf das Mindestmaß beschränkt werden. Begleiter, die von der Versandbahn zugelassen sind, dürfen von der Durchgangsbahn nicht zurückgewiesen werden.

Die Begleiter müssen mit einem Fahrausweis nach den Bestimmungen der im Artikel 39 bezeichneten Tarife und dem im Artikel 99 vorgeschriebenen Ausweis ohne Visum (Artikel 102) versehen sein.

Ziffer 11

11. Die Schlafwagenschaffner, Heizkesselwärter, die Bediensteten der Speisewagen, die Packmeister und die Wartefrauen werden im Dienst ohne Lösung von Fahrkarten befördert.

Ziffer 12

12. Dienstgutsendungen sind mit Dienstgutbegleitschein oder mit Dienstgutfrachtbrief zu befördern.

Hierfür erhält die Durchgangsbahn auf der Durchgangsstrecke höchstens die Fracht nach den Streckensätzen ihres Tarifs. Abfertigungsgebühren (Stationsgebühren) sind nicht zu zahlen.

Eine Abschrift des Begleitscheins oder Dienstgutfrachtbriefes ist von der Grenzübergabestation der Eisenbahn des Durchgangslandes zu übergeben. An Stelle der Abschrift kann der Durchgangsbahn eine Frachtkarte übergeben werden.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes haften für Dienstgutsendungen nach den gleichen Grundsätzen, die für den übrigen Güterverkehr in diesem Abkommen festgesetzt sind.

Zu Artikel 39

Ziffer 1

1. Die für die Eisenbahnen des Durchgangslandes festgesetzten Fracht- und Gebührensätze bilden ihre Anteilsätze.

Das Guthaben der Durchgangsbahnen ist nach den Anteilen für diejenigen Wege zuzuschneiden, die gemäß Artikel 22 beförderungsberechtigt sind.

Die Eisenbahnverwaltungen werden Bestimmungen über die Abrechnung vereinbaren, die geeignet sind, nach Möglichkeit etwaige Irrtümer auszuschließen.

Folgende Ausnahmen werden zugelassen:

A. Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr

Wird nach Antritt der Reise oder nach Annahme des Gepäcks zur Beförderung die gewählte Beför-

été) est devenue impraticable soit totalement, soit partiellement, et s'il continue son voyage (avec ou sans bagage) pour arriver à la station de destination par une autre voie qui lui serait indiquée par le chemin de fer, on aura à distinguer les cas suivants:

a) Si le voyage a été empêché sur les chemins de fer du pays de transit, ceux-ci ne recevront que les quotes-parts revenant à la voie pour laquelle le billet ou le bulletin de bagages a été délivré.

Si toutefois la voie empruntée par le voyageur est plus courte que la voie prévue par le billet, les quotes-parts des chemins de fer du pays de transit seront établies d'après la longueur de la voie dont le voyageur s'est effectivement servi.

b) Si le voyage a été empêché sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les quotes-parts des chemins de fer du pays de transit seront établies d'après la longueur des voies dont le voyageur s'est effectivement servi.

Au cas où la marche des trains de voyageurs serait empêché, les colis-messagerie express seraient acheminés sur la gare de destination par une voie auxiliaire.

Les quotes-parts seront établies, dans ce cas, d'après les principes ci-dessus.

B. Trafic des marchandises

a) Si, par un cas fortuit ou par un cas de force majeure, l'utilisation d'une voie est supprimée soit totalement, soit partiellement, et si les marchandises sont acheminées sur leur gare de destination par une voie auxiliaire, on aura à discerner les cas suivants:

aa) dans le cas où le mouvement serait supprimé sur une ligne de transit, et si le chemin de fer expéditeur n'en avait été averti qu'après l'acceptation des marchandises pour le transport, les chemins de fer du pays de transit n'auraient droit qu'aux quotes-parts dues pour la ligne de transit effectivement utilisée, si cette ligne était plus courte que la ligne désignée pour le transit;

bb) dans le cas où le mouvement serait supprimé sur la ligne de transit et si ce fait a été notifié au chemin de fer expéditeur à temps, c'est-à-dire avant l'acceptation des marchandises au transport, les chemins de fer du pays de transit auront droit aux quotes-parts qui leur seraient dues d'après la longueur de la voie effectivement utilisée. Les administrations ferroviaires s'entendront pour savoir dans quel cas la notification de la suppression du mouvement doit être reconnue comme ayant été faite à temps;

cc) dans le cas où les chemins de fer du pays de transit seraient obligés de se servir d'une voie auxiliare par suite de l'interruption du service survenue sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les chemins de fer du pays de transit auraient droit aux quotes-parts leur revenant d'après la longueur de la voie effectivement utilisée.

derungsstrecke ganz oder teilweise unfahrbar und wünscht der Reisende die Weiterfahrt oder die Weiterleitung seines Gepäcks nach der Bestimmungsstation auf einem anderen, ihm von der Eisenbahn angezeigten Wege, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Tritt die Unfahrbarkeit der Strecke auf den Eisenbahnen des Durchgangslandes ein, so erhalten diese ihre Anteile nur für den Weg, über den die Fahrkarte oder der Gepäckschein lautet.

Ist der wirklich gefahrene Weg jedoch kürzer als dieser, so werden den Durchgangsbahnen die Anteile nur für den tatsächlich benutzten Weg zugeschieden.

b) Tritt die Unfahrbarkeit der Strecke auf der Anfangs- oder Endbahn ein, so erhalten die Eisenbahnen des Durchgangslandes ihre Anteile für die tatsächlich gefahrenen Wege.

Das Expreßgut ist beim Unfahrbarwerden einer Strecke auf einem Hilfswege der Zielstation zuzuleiten.

Für die Zuscheidung der Anteile gelten in diesem Falle die obigen Bestimmungen.

B. Güterverkehr

a) Mußte eine Strecke infolge Zufalls oder höherer Gewalt ganz oder teilweise für den Verkehr gesperrt werden und werden die Sendungen auf einem Hilfswege der Zielstation zugeführt, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

aa) Ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten und wird sie erst zu einer Zeit der Versandstation bekannt, als die Sendungen bereits zur Beförderung angenommen waren, so erhalten die Bahnen des Durchgangslandes, wenn die Sendungen über eine kürzere als über die für den Durchgang bestimmte Durchgungsstrecke befördert werden, ihren Anteil nur für den wirklich gefahrenen Weg;

bb) ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten und die Sperre der Versandbahn rechtzeitig, d. h. vor der Annahme der Güter zur Beförderung, bekanntgegeben, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf die Anteile für die wirklich gefahrene Strecke. Die Eisenbahnverwaltungen werden sich darüber einigen, wann eine Sperre als rechtzeitig bekanntgegeben anzusehen ist;

cc) ist die Betriebsstörung auf der Versand- oder Endbahn eingetreten und müssen die Eisenbahnen des Durchgangslandes infolgedessen einen Hilfsweg benutzen, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf den Anteil für den wirklich gefahrenen Weg.

b) Si, pour un motif non prévu-si-dessus, les marchandises devaient être acheminées par une voie de transit auxiliaire, on aurait à discerner les cas suivants:

aa) si le mouvement a été empêché sur la ligne de transit, les chemins de fer du pays de transit recevront les quotes-parts attribués à la voie ayant droit au transport. Si cependant la marchandise a été transportée par une ligne de transit plus courte que la ligne ayant droit au transport, les chemins de fer du pays de transit recevront les quotes-parts d'après la longueur de la voie effectivement utilisée;

bb) si le mouvement a été empêché sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les chemins de fer du pays de transit recevront ces quotes - parts d'après la longueur de la ligne effectivement utilisée; cependant ces quotes-parts ne pourront pas être, dans ce cas, inférieurs à celles qui leur reviendraient d'après la longueur de la ligne ayant droit au transport.

Chiffre 5

5. Pour autant que, aux fins de décomptes, il serait nécessaire pour d'autres billets que ceux en carton et en blanc de prendre des mesures de contrôle en sus de celles prises pour les billets en carton et en blanc, on prévoira des coupons de contrôle pour les parcours de transit qui comporteront la désignation d'une station du parcours en question.

Chiffre 6

6. Les comptes seront à dresser mensuellement, et cela pour chaque mois séparément.

Toutes les expéditions effectuées pendant un mois seront comprises dans le compte qui se rapportera au même mois.

L'administration des chemins de fer allemande fera le décompte pour le trafic effectué entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville Libre de Dantzig. L'administration des chemins de fer polonaise fera le décompte pour le trafic effectué entre la Pologne et la Ville Libre de Dantzig à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule.

Le Doit et l'Avoir seront communiqués au plus tard dans les deux mois qui suivront le mois auquel se réfère le décompte.

La liquidation des soldes sera faite au plus tard le 15 du troisième mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère.

Pour le trafic des voyageurs, des bagages et des colis-messagerie express, les administrations ferroviaires intéressées pourront dresser des décomptes trimestriels.

Il sera payé alors au chemin de fer du pays de transit des acomptes approximatifs pour chacun des deux premiers mois du trimestre; ces avances seront à régler au plus tard dans les délais fixés ci-dessus pour la liquidation des soldes mensuels.

Les soldes seront liquidés d'après le cours du change moyen du mois auquel le décompte se

b) Wenn aus irgend einem anderen Grunde Güter über einen Hilfsweg geleitet werden müssen, so sind zu unterscheiden:

aa) wenn der Grund der Umleitung bei den Durchgangsbahnen liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den beförderungsberechtigten Weg. Ist indes der gefahrene Weg auf den Durchgangsbahnen kürzer als der beförderungsberechtigte Weg, so erhalten die Durchgangsbahnen nur die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg;

bb) wenn der Grund zur Umleitung bei der Versand- oder Empfangsbahn liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg, mindestens aber für den beförderungsberechtigten Weg.

Ziffer 5

5. Soweit für Zwecke der Abrechnung bei anderen als Karton- und Blankofahrkarten Kontrollmaßnahmen erforderlich sein sollten, die über die bei den Karton- und Blankofahrkarten getroffenen hinausgehen, sind Kontrollabschnitte für die Durchgangsstrecken unter Benennung einer Station der betreffenden Strecke vorzusehen.

Ziffer 6

6. Die Abrechnungen sind monatlich und für jeden Monat besonders aufzustellen.

Alle während eines Monats ausgeführten Abfertigungen müssen in die Abrechnung für denselben Monat[1]) aufgenommen werden.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen rechnen den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig ab, die polnischen Eisenbahnverwaltungen den Verkehr zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig durch das auf dem rechten Weichselufer gelegene deutsche Gebiet.

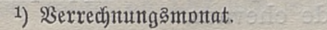
Schuld und Forderung sind spätestens zwei Monate nach dem Verrechnungsmonat bekanntzugeben.

Die Begleichung muß bis zum 15. des dritten Monats geschehen, der dem Verrechnungsmonat folgt.

Für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr können die beteiligten Eisenbahnverwaltungen vierteljährliche Abrechnungen aufstellen.

In diesem Falle sind den Eisenbahnen des Durchgangslandes für die beiden ersten Monate des Vierteljahres Abschlagszahlungen zu leisten; diese Zahlungen haben spätestens in der für die monatliche Abrechnung festgesetzten Frist zu geschehen.

Die Begleichung geschieht nach dem Durchschnittskurs des Monats, auf den sie sich bezieht. Wenn



[1]) Verrechnungsmonat.



réfère. Quant au trafic des voyageurs, bagages et colis-messagerie express, la liquidation des soldes sera faite, au cas où le décompte sera fait trimestriellement, d'après le cours du change moyen du trimestre auquel le décompte se réfère.

Afin d'établir le cours moyen du change, les administrations ferroviaires intéressées choisiront, d'un commun accord, une bourse quelconque.

Les décomptes comprendront toutes les redevances pour les transports mentionnés ci-dessus, ainsi que pour tous les autres transports qui seraient effectués avec la participation des chemins de fer situés sur les territoires allemand, polonais et dantzikois. Ces décomptes pourront comprendre également toutes les redevances provenant de l'exécution des transports, par exemple les redevances pour la location des wagons, pour le parcours ou le séjour des wagons, pour les frais de retard, les redevances pour les locomotives louées, pour les pièces de rechange fournies, pour les réparations du matériel de transport effectuées, pour l'entretien des fils télégraphiques et téléphoniques appartenant aux chemins de fer, etc.

La compensation ne pourra être appliquée qu'aux créances émanant de l'exécution des transports par chemin de fer situés sur le territoire allemand, polonais et dantzikois, toutes autres créances étant absolument exclues de toute compensation.

Chaque Avoir portera un intérêt de 5% par an à partir du vingtième jour du mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère jusqu'au jour de la liquidation.

Indépendamment de cet intérêt, un intérêt de de retard de 5% par an sera payée pour le Doit non liquidé dans le terme stipulé; cet intérêt de retard sera compté à partir du premier jour du quatrième mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère, jusqu'au jour de la liquidation du solde.

A l'article 42

Règlement d'application annulé.

A l'article 43

Règlement d'application annulé.

**Transit militaire**

A l'article 44

Au § 6

S'il s'agit de transporter des biens militaires non convoyés et des chevaux dans des wagons particuliers, le transport pourra s'effectuer également jusqu'à un maximum de 3 wagons par semaine par les trains de marchandises du trafic civil en transit privilégié sur la voie prévue pour le transit militaire; on ne pourra, toutefois, transporter dans un seul train plus qu'un wagon chargé de chevaux ou de biens militaires non convoyés. Si, à ces fins, un wagon tout entier est employé, le chargement de ce wagon devra avoir un poids d'au moins 2.000 kg. Si les biens militaires sont expédiés dans un wagon conjointement avec des marchandises, le poids des biens militaires ne peut dépasser 500 kg. Cette limite de poids ne s'applique point aux transports de chevaux.

der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr vierteljährlich abgerechnet wird, ist der Durchschnittskurs des abzurechnenden Vierteljahres bestimmend.

Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen werden vereinbaren, welche Börse für die Ermittlung des Durchschnittskurses maßgebend sein soll.

Zum gemeinsamen Ausgleich können alle die Beträge angemeldet werden, die aus diesen Verkehren oder aus anderen Eisenbahnverkehren, an denen Deutschland, Polen und Danzig beteiligt sind, herrühren und entweder die Beförderungsverträge selbst betreffen oder aus Anlaß ihrer Durchführung entstanden sind, wie Wagen-, Lauf- und Zeitmiete, Verzögerungsgebühren, Mietgebühren für Lokomotiven, Kosten für Ersatzteile, Ausbesserungskosten für Betriebsmittel, Kosten für die Unterhaltung der Eisenbahntelegraphen- und Eisenbahnfernsprechleitungen und dergl.

Der Aufrechnung unterliegen nur Forderungen, die sich aus den Beförderungsleistungen der auf deutschem, polnischem oder Danziger Gebiet liegenden Eisenbahnen ergeben. Alle anderen Forderungen sind von jeder Aufrechnung ausgeschlossen.

Jedes Guthaben ist vom 20. des auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats bis zum Tage des Ausgleichs mit 5% für das Jahr zu verzinsen.

Für die am ersten Kalendertage des vierten auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats unbeglichenen Forderungen sind von diesem Tage ab bis zum Tage des Ausgleichs außerdem 5% Verzugszinsen für das Jahr zu zahlen.

Zu Artikel 42

Ausführungsbestimmung gestrichen.

Zu Artikel 43

Ausführungsbestimmung gestrichen.

**Militärdurchgangsverkehr**

Zu Artikel 44

Zu § 6

Unbegleitete Heeresgüter und Pferdetransporte in einzelnen Wagen können bis zur Höchstgrenze von insgesamt 3 Wagen in der Woche auch mit den Güterzügen des nichtmilitärischen privilegierten Durchgangsverkehrs auf der für den militärischen Durchgangsverkehr vorgesehenen Strecke befördert werden; jedoch sollen in einem Zuge nicht mehr Pferdetransporte oder unbegleitete Heeresgüter befördert werden, als in einem Wagen verladen werden können. Hierbei muß die Ladung, wenn ein ganzer Wagen beansprucht wird, ein Gewicht von mindestens 2000 kg haben. Soll das Militärgut als Beiladung zu anderen nichtmilitärischen Gütern befördert werden, so darf sein Gewicht 500 kg nicht überschreiten. Die Gewichtsbeschränkung bezieht sich nicht auf Pferdetransporte.

Le transit de toutes munitions et des explosifs en usage dans les armées de l'Etat expéditeur sera admis. Le transport sera effectué par les trains militaires de marchandises suivant les règlements du pays expéditeur, tant que le pays expéditeur et le pays de transit n'auront pas coordonné leurs règlements à ce sujet.

Jede Art von Munition und Explosivstoffen, die bei der bewaffneten Macht des Versandlandes im Gebrauch sind, wird zum Transport zugelassen. Dieser erfolgt in den Militärgüterzügen nach den Bestimmungen des Versandlandes, bis Versand- und Durchgangsland einheitliche Bestimmungen herausgegeben haben.

### A l'article 44

### Au § 12

La constatation du chiffre des voyageurs dans les trains militaires, prévue aux §§ 4 et 8, aura lieu une seule fois pendant la durée du trajet. D'autres constatations en cours de route, qui pourraient occasionner une augmentation du nombre des arrêts, peuvent avoir lieu uniquement dans des cas extraordinaires et exceptionnels.

La relève du personnel de convoi polonais par le personnel dantzikois et vice versa aura lieu sans de pareilles constatations.

La composition maxima des trains militaires et des trains de marchandises militaires prévus aux §§ 4, 6 et 8 doit être fixée dans les horaires à 110 essieux; toutefois la longueur du train ne doit pas dépasser 550 mètres.

Le nombre d'essieux ainsi que la longueur du train peuvent être augmentés par la décision commune des autorités intéressées.

### Zu § 12

Die Feststellung der Zugbesetzung in Militärzügen gemäß §§ 4 und 8 erfolgt einmalig innerhalb der Betriebsaufenthalte. Weitere Feststellungen unterwegs, durch die Mehraufenthalte hervorgerufen werden, dürfen nur bei besonderen Vorkommnissen und in Ausnahmefällen erfolgen.

Der Wechsel zwischen Danziger und polnischem Begleitpersonal erfolgt ohne besondere derartige Feststellungen.

Die Höchststärke eines Militärzuges und Militärgüterzuges gemäß den §§ 4, 6 und 8 ist in den Fahrplänen mit 110 Achsen (größte Zuglänge 550 m) einzusetzen. Es bleibt jedoch den beteiligten Eisenbahnverwaltungen überlassen, die Achszahl wie auch die Zuglänge im gegenseitigen Einvernehmen zu erhöhen.

### A l'article 45

### Chiffre 1

1. Pour assurer la liaison entre les autorités intéressées allemandes, dantzikoises et polonaises, un bureau de liaison sera établi auprès des autorités ferroviaires polonaises à Dantzig; il sera composé d'un personnel d'experts mis à sa disposition par les pays intéressés. Ses fonctions seront les suivantes:

a) tenir constamment les autorités militaires et civiles allemandes et polonaises ainsi que les offices dantzikois au courant du trafic militaire;

b) annoncer à temps les trains militaires et la suppression éventuelle d'un train;

c) recevoir et transmettre toutes les demandes, propositions et réclamations allemandes, dantzikoises et polonaises concernant le trafic militaire.

Dans les questions urgentes de transit militaire, le bureau de liaison à Dantzig est autorisé à solliciter, par l'intermédiaire du représentant du pays intéressé, les informations nécessaires directement des offices autres que ceux qui se trouvent à Dantzig.

Au cas où des circonstances spéciales auraient pour conséquence de prolonger l'arrêt d'un train militaire de transit ou d'une partie de ce train, le membre intéressé du bureau de liaison à Dantzig devrait, sur demande du pays de transit, se rendre sur les lieux. Ce membre pourra également ,de sa propre initiative, demander au pays de transit l'autorisation de se rendre sur les lieux.

### Zu Artikel 45

### Ziffer 1

1. Zur Sicherstellung der Verbindung zwischen den beteiligten deutschen, polnischen und Danziger Dienststellen wird bei der polnischen Eisenbahnbehörde in Danzig eine Verbindungsstelle eingerichtet, die von den beteiligten Ländern mit entsprechendem sachverständigem Personal zu besetzen ist. Ihre Aufgabe ist:

a) die deutschen und polnischen Militär- und Zivilbehörden sowie die Danziger Dienststellen über den Militärverkehr dauernd zu unterrichten,

b) die Militärzüge zeitgerecht anzumelden und rechtzeitig von ihrem etwaigen Ausfall Mitteilung zu machen,

c) alle deutschen, polnischen und Danziger Wünsche, Anregungen und Beschwerden über den Militärverkehr entgegenzunehmen und weiterzugeben.

Die Verbindungsstelle in Danzig ist in dringenden Angelegenheiten des Militärverkehrs berechtigt, abgesehen von den Behörden in Danzig, auch von sonstigen Dienststellen durch den Vertreter des betreffenden Landes unmittelbar Auskunft zu erbitten.

Bei besonderen Vorkommnissen, die längeren Aufenthalt eines Militärdurchgangszuges oder von Teilen eines solchen verursachen, hat sich das betreffende Mitglied der Verbindungsstelle in Danzig auf Antrag des Durchgangslandes an Ort und Stelle zu begeben. Das Mitglied darf auch von sich aus beim Durchgangslande die Genehmigung zur Fahrt an Ort und Stelle beantragen.

A l'article 45
Chiffre 4

4. Pour la conduite des militaires voyageants, les règles suivantes devront être appliquées et portées avant le départ à la connaissance de tous les voyageurs:

a) dans les wagons et dans le gares la tenue doit être irréprochable et la discipline doit être strictement observée;

b) tous chants, inscriptions dans les wagons et manifestations de toutes sortes qui pourraient occasionner des incidents entre les voyageurs et la population du pays de transit, sont sévèrement défendus;

c) pendant la durée du trajet, tous les voyageurs doivent se tenir à l'intérieur des wagons; même pendant les arrêts, il est interdit de quitter les wagons. Seul le chef du transport est autorisé à quitter le wagon et à circuler le long du train pour s'assurer si l'état du transport correspond aux prescriptions réglementaires. Le chef du personnel de convoi doit être présent à cette constatation;

d) au cas où exceptionellement les voyageurs devraient descendre du train, ceci peut avoir lieu uniquement sur l'ordre du chef du transport, et seulement du côté spécialement désigné à cet effet. Le chef du transport doit s'assurer préalablement du consentement du chef du personnel de convoi qui de sa part doit s'assurer du consentement des autorités locales;

e) toute communication immédiate entre les voyageurs et la population du pays de transit est défendue.

A l'article 49
Chiffre 5

5. Au cas où des wagons détériorés devraient être arrêtes ou déchargés, le chef du transport devrait en aviser par télégraphe ou téléphone le bureau de liaison à Dantzig et devrait, en cas de nécessité, mettre dans la mesure du possible le personnel nécessaire à la disposition des autorités ferroviaires pour le rechargement et le convoi de ces wagons.

Ces wagons devront être envoyés par le prochain train du trafic civil.

**Postes, Télégraphes et Téléphones**
A l'article 55

Les contrôleurs allemands pourront convoyer les wagons-poste allemands dans le but de surveiller et contrôler le service postal allemand sans avoir à payer le prix de leur parcours en chemin de fer. Ces contrôleurs devront être porteurs d'une carte d'identité ferroviaire-postale avec photographie ou d'un ordre d'inspection du service postal.

Un contrôleur polonais ou dantzikois pourra, sous les mêmes conditions que le contrôleur allemand, convoyer les wagons-poste allemands sur le territoire polonais ou dantzikois et cela dans le but de contrôler les employés des postes polonais ou dantzikois.

Ziffer 4

4. Für die mitreisenden Militärpersonen gelten folgende Verhaltungsmaßregeln, die vor der Abreise allen Mitfahrenden einzuschärfen sind:

a) In den Wagen und auf den Bahnhöfen muß der Anzug einwandfrei sein und die Manneszucht streng aufrechterhalten werden.

b) Streng verboten sind: Singen, Beschreiben der Wagen sowie Kundgebungen jeder Art, die zu einem Zwischenfall zwischen den Reisenden und der Bevölkerung des Durchgangslandes führen können.

c) Während der Fahrt müssen sich alle Mitreisenden im Innern der Wagen aufhalten. Auch bei Aufenthalten ist das Verlassen der Wagen verboten. Nur dem Transportführer ist es gestattet, den Wagen zu verlassen und den Zug abzugehen, um sich von der vorschriftsmäßigen Verfassung des Transportes zu überzeugen. Der Führer des Begleitpersonals hat dabei zugegen zu sein.

d) Soll ausnahmsweise ausgestiegen werden, so darf dies nur auf Befehl des Transportführers und nur auf der hierfür bestimmten Zugseite erfolgen. Der Transportführer hat sich vorher der Zustimmung des Führers des Begleitpersonals zu versichern, der seinerseits die Zustimmung der örtlichen Dienststellen zu erwirken hat.

e) Jeder unmittelbare Verkehr zwischen den Reisenden und der Bevölkerung des Durchgangslandes ist verboten.

Zu Artikel 49
Ziffer 5

5. Müssen laufunfähige Wagen angehalten oder umgeladen werden, so hat der Transportführer, soweit es möglich und erforderlich ist, das zur Umladung und Begleitung notwendige Personal zur Verfügung der Eisenbahn zu stellen und die Verbindungsstelle in Danzig telegraphisch oder telefonisch zu benachrichtigen. Derartige Wagen werden durch den nächsten geeigneten Zug des nichtmilitärischen Verkehrs nachgesandt.

**Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr**
Zu Artikel 55

Zur Aufsicht und zur Prüfung des Postbetriebes können im Bedarfsfall deutsche Aufsichtsbeamte die deutschen Durchgangsbahnposten ohne Entrichtung von Eisenbahnfahrgeld begleiten. Diese Aufsichtsbeamten müssen einen Eisenbahn-Postausweis mit Lichtbild oder einen Revisionsauftrag bei sich führen.

Im Bedarfsfall soll es auch den polnischen oder Danziger Aufsichtsbeamten unter denselben Bedingungen wie den deutschen Aufsichtsbeamten gestattet sein, die deutschen Bahnposten auf polnischem und Danziger Gebiet zur Kontrolle des polnischen oder Danziger Begleitbeamten zu begleiten.

A l'article 59

1. L'administration des postes allemande payera à l'administration des postes polonaise:
   a) pour le transport de wagons-poste et de fourgons clos renfermant des colis postaux, la somme calculée par l'administration des chemins de fer polonaises pour chaque essieu-kilomètre des liques de chemins de fer polonaises parcoures par les ambulants allemands:
   b) pour le transport de sacs de dépêches postales par le personnel du chemin de fer, les mêmes taxes qui sont payées par l'administration des postes du pays de transit à l'administration des chemins de fer pour le transport de sacs de dépêches postales.

   Les mêmes redevances sont également payées à l'administration des postes polonaise pour le transport sur les lignes de chemins de fer du territoire de la Ville Libre de Danzig placées sous l'administration polonaise. L'administration des chemins de fer polonaise assumera également sur ces lignes la responsabilité stipulée à l'article 60.
2. L'administration des postes allemande bonifiera à celles de la Pologne et de Dantzig:
   a) les frais du convoiement des wagons-poste allemands par le personnel des postes polonaises ou dantzikoises; ces frais correspondront aux dépenses réellement effectuées;
   b) une prime contre les risques de 0,015 cents des Etats-Unis d'Amérique pour chaque essieu-kilomètre parcouru en transit.
3. Il n'y aura pas lieu, dans le calcul des indemnités pour les essieux-kilomètres, de tenir compte des fractions de kilomètre de moins d'une demie; les fractions de demi kilomètre et les fractions dépassant la demie seront comptées comme des kilomètres entiers.
4. Dans la première moitié du premier mois de chaque trimestre chaque administration transmettra à l'autre un compte général des taxes à payer par celli-ci pour le trimestre écoulé. Ces comptes devront être renvoyés, approuvés ou rectifiés, dans la seconde moitié dudit mois. Sauf arrangement contraire, la dette de l'administration allemande sera payée dans la monnaie du pays créancier. Le payement s'effectuera à l'endroit qui sera désigné par l'administration de ce dernier pays, au plus tard dans la première moitié du deuxième mois du trimestre. La dette qui ne sera pas payée en temps prescrit sera augmentée des intérêts calculés à raison de 5% à partir du 16 du deuxième mois du trimestre.

A l'article 62

Règlement d'application annulé.

A l'article 64

Règlement d'application annulé.

Zu Artikel 59

1. Die deutsche Postverwaltung vergütet der polnischen Postverwaltung:
   a) für die Beförderung von Bahnpostwagen und verschlossenen Packwagen mit Postgütern für jedes Achskilometer der durch deutsche Wagen durchlaufenen polnischen Strecke den von der polnischen Eisenbahnverwaltung errechneten Betrag;
   b) für die Beförderung von Briefbeuteln durch das Eisenbahnzugpersonal die Gebühren, die von der Postverwaltung des Durchgangslandes an die Eisenbahnverwaltung für die Beförderung von Briefbeuteln bezahlt werden.

   Die obigen Gebühren werden der polnischen Postverwaltung auch für die Beförderung auf den unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnstrecken im Gebiete der Freien Stadt Danzig bezahlt. Die polnische Eisenbahnverwaltung übernimmt auch für diese Strecken die im Artikel 60 festgesetzte Ersatzpflicht.
2. Die deutsche Postverwaltung vergütet der polnischen und der Danziger Postverwaltung:
   a) die Kosten der Begleitung der deutschen Bahnposten durch polnisches oder Danziger Postpersonal in Höhe der tatsächlichen Ausgaben,
   b) an Gefahrenprämie 0,015 Cent der Währung der Vereinigten Staaten von Amerika für jedes Achskilometer der Durchgangsstrecken.
3. Bei Berechnung der Vergütung für die Achskilometer sind Bruchteile von Kilometern unter $1/2$ nicht zu berücksichtigen, von $1/2$ und mehr als volle Kilometer anzusetzen.
4. Jede Postverwaltung übersendet der anderen in der ersten Hälfte des ersten Vierteljahrmonats eine Rechnung über die von ihr zu fordernde Gesamtvergütung für das vorangegangene Vierteljahr. Die Rechnungen müssen in der zweiten Hälfte desselben Monats anerkannt oder berichtigt zurückgesandt werden. Die Schuld der deutschen Postverwaltung ist, soweit nicht anders verabredet, in der Währung des Gläubigerlandes zu begleichen. Die Zahlung erfolgt spätestens in der ersten Hälfte des zweiten Vierteljahrmonats an die von der Verwaltung des Gläubigerlandes bezeichnete Stelle. Vom 16. des zweiten Vierteljahrmonats ab wird im Falle des Zahlungsverzuges die Schuld mit 5 % verzinst.

Zu Artikel 62

Ausführungsbestimmung gestrichen.

Zu Artikel 64

Ausführungsbestimmung gestrichen.

A l'article 66

1. La somme que la Pologne aura à payer à l'Allemagne pour le transport des envois postaux effectué par l'Allemagne sera calculée conformément à la prescription du Règlement d'application à l'article 59, et sera versée en monnaie allemande.
2. Sous réserve des dispositions mentionnées ci-dessus, seront appliquées d'une manière analogue au trafic polonais sur la rive droite de la Vistule, les stipulations du Chapitre IV du présent Règlement d'application.

**Douane**

**Trafic ferroviaire / Trafic des voyageurs**

Aux articles 78—82

**Transit privilégié**

Chiffre 2

2. Le cas échéant, le pays de transit fera accompagner les trains dès la dernière gare de départ du pays expéditeur. L'escorte pourra également accompagner les trains jusqu'à la première station du pays expéditeur.

Sur la ligne Lauenburg—Dantzig—Marienburg le convoiement douanier sera assuré comme suit:

entre la frontière allemande-polonaise et Zoppot, par les agents de la douane polonaise; entre Zoppot et Marienburg, par ceux de la douane de Dantzig.

Sur la ligne Chojnice—Tczew—Marienburg, la Pologne convoiera les trains circulant entre Chojnice et Tczew, et la Ville libre de Dantzig fournira le convoiement entre Tczew et Marienburg.

Une modification a cet égard pourra intervenir par un accord entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig.

Les fonctionnaires convoyeurs auront uniquement pour mission, en ce qui concerne le transit, de veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

Les organes de douance convoyant les trains de transit sont obligés de porter une marque les désignant comme fonctionnaires de convoiement. En outre, ils devront être pourvus, pour justifier leur caractère officiel, d'un certificat portant le sceau de leur bureau d'attache. Ce certificat doit être rédigé en langues allemande et polonaise, sur un formulaire blanc.

Il sera interdit aux voyageurs d'ouvrir les portières des wagons. Si, pour les motifs basés sur les nécessités du service ferroviaire ou par suite d'accident, les voyageurs sont obligés de descendre temporairement du train, ils resteront, avec leurs bagages, placés sous la surveillance des agents douaniers jusqu'au moment de la continuation du voyage.

Si le voyageur, en cas de maladie ou blessure grave qui l'empêche, selon la constatation d'un médecin, de continuer son voyage, est amené à un hôpital, après qu'il a reçu un certificat du chef de gare attestant qu'il est descendu d'un train ou d'une partie de train privilégié, ses bagages à main restent, exempts de droits, auprès

Zu Artikel 66

1. Der Betrag, den Polen an Deutschland für die Beförderung der Postsendungen durch Deutschland zu zahlen hat, wird gemäß den Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 59 berechnet und in deutscher Währung bezahlt.
2. Vorbehaltlich der vorstehenden Bestimmungen gelten die Ausführungsbestimmungen zu Kapitel IV sinngemäß für den polnischen Verkehr auf dem rechten Weichselufer.

**Zollwesen**

**Eisenbahnverkehr / Personenverkehr**

Zu Artikel 78—82

**Privilegierter Verkehr**

Ziffer 2

2. Unter Umständen darf das Durchgangsland die Züge von der letzten Abgangsstation des Versandlandes begleiten lassen. Die Begleitung kann auch bis zur ersten Station des Versandlandes mitfahren.

Die zollseitige Begleitung auf der Linie Lauenburg—Danzig—Marienburg wird wie folgt geregelt:

Zwischen der deutsch-polnischen Grenze und Zoppot wird sie durch polnische, zwischen Zoppot und Marienburg durch Danziger Zollbeamte ausgeübt.

Auf der Linie Konitz—Dirschau—Marienburg begleitet Polen die Züge zwischen Konitz und Dirschau; die Freie Stadt Danzig stellt die Begleitung zwischen Dirschau und Marienburg.

Eine Änderung in dieser Anordnung kann im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig stattfinden.

Die Begleitbeamten sind bezüglich des Durchgangsverkehrs nur befugt, für die Innehaltung der in diesem Abkommen enthaltenen Vorschriften Sorge zu tragen.

Sie sollen ein Dienstabzeichen, das sie als Begleitbeamte ausweist, tragen. Außerdem bedürfen sie als Ausweis einer unterstempelten Bescheinigung über ihren dienstlichen Charakter. Diese Bescheinigung ist in deutscher und polnischer Sprache auf weißem Vordruck auszustellen.

Das Öffnen der Wagentüren ist den Reisenden verboten. Sollten die Reisenden den Zug aus eisenbahndienstlichen Gründen oder infolge eines Unfalls verlassen müssen, so bleiben sie mit ihrem Gepäck bis zur Weiterfahrt unter Zollaufsicht.

Wird im Falle schwerer nach ärztlicher Feststellung die Weiterfahrt behindernder Erkrankung oder Verletzung der Reisende unter Mitgabe einer Bescheinigung des Bahnhofsvorstandes, daß er aus einem privilegierten Zuge oder Zugteil ausgestiegen ist, einem Krankenhaus zugeführt, so verbleibt sein Handgepäck zollfrei nach vorangegangener Zoll-

de lui, après visite douanière. Pour des raisons spéciales les bagages à main seront pris sous la garde du chemin de fer ou des autorités de douane. Pour les bagages pris sous une telle garde, des droits de douane ne seront pas perçus en cas de réexportation.

beschau bei ihm. Soweit besondere Gründe bestehen, ist es in Eisenbahn- oder Zollgewahrsam zu nehmen. Für das in Gewahrsam genommene Gepäck wird bei der Wiederausfuhr ein Zoll nicht erhoben.

**Trafic des marchandises**

Aux articles 83—85

Chiffre 2

2. Pour chaque train, l'administration ferroviaire dressera une liste de train concernant les wagons de transit. Cette liste sera rédigée d'après un formulaire adopté d'un commun accord par l'autorité ferroviaire et par l'autorité douanière, en allemand et en polonais. Deux exemplaires de cette liste sont destinés aux autorités de douane allemandes et trois aux autorités de douane du pays de transit.

Avec la liste de train devant être remise aux offices douaniers des frontières, seront à remettre aux mêmes offices les lettres de voiture. En outre, pour les charges collectives de colis, une liste de chargement de chaque wagon, en deux exemplaires, sera remise à chacun des deux offices douaniers de la frontière. Les listes de chargement peuvent être remplacées par des feuilles de route.

Les changements apportés à la composition du train ou au contenu des wagons, ainsi qu'aux scellés, devront être mentionnés dans la liste de train. Plusieurs wagons vides qui se suivent pourront être indiqués en bloc.

L'autorité douanière du pays expéditeur inscrira sur la liste de train un terme pour la remise des wagons de transit au bureau de douane de rentrée du pays expéditeur. Ce terme sera fixé par un accord à intervenir entre les autorités ferroviaires et les autorités douanières de la station de sortie du pays expéditeur.

Lors du passage dans le pays de transit, l'application de scellés douaniers qui aurait été faite par le pays de sortie ou le pays de transit devra être signalée dans la liste de train du côté allemand par les lettres «Z. V.», du côte polonais par les lettres «P. C.».

**Güterverkehr**

Zu Artikel 83 bis 85

Ziffer 2

2. Bei jedem Zuge muß über die das Durchgangsland durchlaufenden Wagen eine Zugliste von der Bahnverwaltung gefertigt werden nach einem Muster mit deutschem und polnischem Vordruck, das in gegenseitigem Einverständnis der Bahn- und Zollbehörden entworfen ist. Von dieser Zugliste sind zwei Ausfertigungen für die deutschen Zollbehörden und drei Ausfertigungen für die Zollbehörden des Durchgangslandes bestimmt.

Den Grenzzollämtern werden mit den Zuglisten die Frachtbriefe zur Verfügung gestellt. Außerdem sind den beiden Grenzzollämtern über Stückgutsammelladungen Ladelisten über jeden Wagen in zwei Ausfertigungen zu übergeben. Die Ladelisten können durch Frachtkarten ersetzt werden.

Veränderungen in der Zusammensetzung des Zuges oder in dem Inhalt der Wagen und an den Verschlüssen sind in der Zugliste zu vermerken. Mehrere aufeinanderfolgende leere Wagen brauchen nur summarisch angegeben zu werden.

In der Zugliste ist vom Ausgangszollamte des Versandlandes eine Frist für die Gestellung der das Durchgangsland durchlaufenden Wagen beim Wiedereingangszollamt des Versandlandes zu setzen. Die Bemessung der Frist erfolgt nach Vereinbarung der Eisenbahn- und Zollbehörden des Ausgangsbahnhofs des Versandlandes.

Beim Übergang in das Durchgangsland ist, sofern Zollverschlüsse vom Ausgangs- oder Durchgangsland angelegt werden, dies in der Zugliste deutscherseits durch den Zusatz „Z. V.", polnischerseits durch den Zusatz „P. C." zu vermerken.

Aux articles 88—92

Chiffre 2

2. Les bateaux destinés au transport des marchandises en transit sans transbordement, les soutes étant scellées, devront être construits et aménagés de telle sorte que le bateau entier ou ses compartiments séparés puissent être mis sous scellé en tenant compte de la sécurité des droits de douane. Les Gouvernements des Parties contractantes s'entendront sur un règlement uniforme de clôture pour bateaux de navigation intérieure.

Les bateaux ne correspondant pas au dit règlement uniforme de clôture seront admis à la circulation jusqu'au 1er janvier 1940. Ces bateaux pourront être employés pendant la période précitée même au transport en transit des marchandises soumises aux droits de

**Wasserverkehr**

Zu Artikel 88 bis 92

Ziffer 2

2. Die für die unmittelbare Warendurchfuhr unter Raumverschluß bestimmten Wasserfahrzeuge müssen so gebaut und eingerichtet sein, daß das Schiff oder seine einzelnen Laderäume zollsicher verschlossen werden können. Die beiderseitigen Regierungen werden sich über eine einheitliche Verschlußordnung für Binnenschiffe verständigen.

Die Fahrzeuge, die der vereinbarten einheitlichen Verschlußordnung nicht entsprechen, werden für den Verkehr bis zum 1. Januar 1940 zugelassen. Die Benutzung solcher Fahrzeuge während der angegebenen Zeit wird auch für die Durchfuhr zollpflichtiger Stückgüter gegen Hinterlegung von Sicherheit

douane, moyennant dépôt d'une garantie pour le payement des droits de douane, à l'exclusion du convoiement douanier.

Chiffre 8

8. Les fonctionnaires convoyeurs ont uniquement pour mission, en ce qui concerne le transit, de veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

Ils recevront du capitaine le logement gratuit dans le bateau; ils auront libre participation à la table du batelier même, et droit au feu et à la lumière nécessaires; mais ils ne pourront ni réclamer ni accepter aucune indemnité.

Les frais de convoiement seront égaux à la moitié des redevances convoiement généralement en vigueur dans le pays de transit ainsi qu'à la moitié des frais du voyage de retour du convoyeur; les frais de convoiement seront payables par le capitaine à l'office de douane de sortie du pays de transit.

L'office de douane d'entrée du pays de transit pourra exiger du capitaine, avant son entrée dans les eaux de transit, sur les frais du convoiement une avance équitable; cette avance sera défalquée sur les frais à payer à l'office de douane de sortie.

§ 2

Le présent Accord entrera en vigueur le 30ème jour après la date d'échange de notes constatant que les Gouvernements des deux Parties contractantes l'avaient approuvé.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé cet Accord et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait à Berlin, le quatorze février mille neuf cents trente-trois en trois exemplaires authentiques. L'Allemagne recevra un exemplaire et la Pologne deux exemplaires. La Pologne remettra un de ces deux exemplaires à la Ville Libre de Dantzig.

F. Moskwa — Eckardt, Scholz

für den Zollbetrag, aber unter Abstandnahme von der amtlichen Begleitung zugelassen.

Ziffer 8

8. Die Begleitbeamten sind bezüglich des Durchgangsverkehrs nur befugt, für die Innehaltung der in diesem Abkommen enthaltenen Vorschriften Sorge zu tragen.

Sie haben von dem Schiffsführer unentgeltliche Unterkunft auf dem Schiff und freie Teilnahme an der eigenen Kost des Schiffers sowie das nötige Feuer und Licht, sonst aber keine Vergütung zu fordern oder anzunehmen.

Die Kosten der Begleitung betragen die Hälfte der im Durchgangsland allgemein geltenden Begleitungsgebühren sowie die Hälfte der Rückreisekosten des Begleiters; die Kosten sind von dem Schiffsführer an das Ausgangszollamt des Durchgangslandes zu zahlen.

Das Eingangszollamt des Durchgangslandes kann auf die durch die Begleitung entstehenden Kosten einen angemessenen Vorschuß von dem Schiffsführer vor Antritt der Durchfahrt einfordern, der auf die Zahlung der Gesamtkosten beim Ausgangszollamt anzurechnen ist.

§ 2

Diese Vereinbarung soll am 30. Tage nach Ablauf des Tages in Kraft treten, an dem durch Notenwechsel festgestellt worden ist, daß die beiderseitigen Regierungen ihre Genehmigung dazu gegeben haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten die Vereinbarung unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in Berlin am vierzehnten Februar 1933 in dreifacher Urschrift, von denen Deutschland ein Exemplar und Polen zwei Exemplare erhält. Polen wird das eine Exemplar an die Freie Stadt Danzig weiterleiten.

Moskwa — Eckardt, Scholz

Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.